8
89

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

FKB – Gartenbahn



Fahrbare Roboter der DR

Höhere Sicherheit und Durchschnittsgeschwindigkeiten sind die Ziele der Netzstabilisierung bei der Deutschen Reichsbahn. Diese Vorhaben werden mit Hilfe modernster Gleisbautechnik Schritt für Schritt in die Tat umgesetzt.

Dafür stehen u. a. zwei 84,88 m lange und 252 t schwere Schnellumbaumaschinen mit Querschwellenförderung (SUM-Q) bereit, die im Gleisbaubetrieb Magdeburg beheimatet sind. 1987 wurde die erste SUM-Q, Nr. 311, von der österreichischen Firma Plasser & Theurer beschafft. Die zweite mit der Nr. 312 folgte in den letzten Dezembertagen des vergangenen Jahres. Beide Maschinen werden in allen Reichsbahndirektionsbezirken genutzt. Über die Funktionsweise der fahrbaren Roboter informieren die Fotos und die dazugehörigen Begleittexte.

1

2



1 Die SUM-Q 312 während ihrer ersten Bewährungsprobe auf einer Baustelle bei Jerichow.
2 Das Schwellenaufnahme- und -legeaggregat (SWAL) wird beim Arbeiten im Knickpunkt der Maschine mit dem dreiachsigen Hilfsdrehgestell hochgespindelt. Deutlich zu erkennen sind auch die schräge Räumkettenführung, rechts die Schwellenaufnahme- und links die Schwellenverlegevorrichtung. Vorhanden ist außerdem ein Auswerfer für alkaligeschädigte Schwellen.
3 Der Antriebswagen liefert außer für die Portalkrane (PK) die gesamte Energie für das Maschinensystem. Das Fahrzeug kann während der Arbeit von den Portalkranen überfahren werden.
4 Ein solcher Schwellentransportwagen nimmt bis zu vier Lagen Schwellen auf. Mit Hilfe der hier befestigten Schienen transportieren die PK alte und neue Schwellen über die gesamte Zuglänge.
5 Deutlich ist rechts im Bild die Altschwellenaufnahme-Einrichtung zu erkennen, und die Schotterräumkette, links, schafft ein ebenes Planum. Der alte Schotter wird über zwei obenliegende Gurtbandförderer abtransportiert. Letztere schleudern den Schotter neben das Gleis.
6 Die Schwellenverlegeeinrichtung im Einsatz. Über Rollenzangen werden die Schienen seitlich ausgelenkt.

Text und Fotos: J. Schulze, Brandenburg

3



4



5



6



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Kleinbahnatmosphäre in Reinkultur! Der Kreuzungsbahnhof Buschenhagen im ehemaligen und heute zu Mecklenburg gehörenden Pommern – aber im Maßstab 1:22,5. Die von Klaus Kieper aus Ahrensfelde gestaltete Gartenbahnanlage soll die Erinnerung an die ehemaligen Franzburger Kreisbahnen (FKB) wachhalten. Näheres darüber auf den Seiten 25 bis 27 dieser Ausgabe.
Foto: H. Mittag, Berlin

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 5. 7. 1989
Geplante Auslieferung: 7. 8. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes 9/89: 6. 9. 1989

Bezugsmöglichkeiten
DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel.
Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.

Dipl.-Ing. Claus Burghardt (DMV), Dresden
und Holger Görs (DMV), Finsterwalde

15 Jahre Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg

Wenn die erste deutsche Fernbahn auch das Zehnfache an Jahren ihrer Existenz aufweisen kann, wollen wir die kleineren Jubiläen nicht vergessen. Das gilt besonders, wenn sie so eng mit der Entwicklung unseres Verbandes und einem so hohen Maß an ehrenamtlichen und öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten verbunden sind wie in diesem Falle. Wohl keiner der Eisenbahnfreunde, die am 10. August 1974 anläßlich des 3. DMV-Verbandstages den Traditionsbetrieb auf der Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg aus der Taufe hoben, konnte dessen tatsächliche Entwicklung voraussehen. Doch fing man nicht am Punkte Null an. Vorausgegangen waren bereits sieben Jahre Pflege historischer sächsischer Schmalspurwagen, die von der Rbd Dresden für das Verkehrsmuseum Dresden ausgesucht worden waren und nach und nach in Radebeul eintrafen. Damit und bei den ersten Fahrzeug-Ausstellungen 1968 und 1971 hatten Freunde aus verschiedenen Arbeitsgemeinschaften ihre ersten Bewährungsproben bestanden. Auf Initiative und unter Anleitung des DMV-Bezirksvorstandes Dresden konnten nun höhere Ziele in Angriff genommen werden. Nach Radebeul wurden Wagen verschiedener sächsischer Schmalspurstrecken umgesetzt, die noch möglichst originalgetreues Interieur verschiedener Wagenklassen besaßen. Manches schon ausgemusterte Fahrzeug erhielt eine Laufbescheinigung und wurde erst 1975 wieder in den Bestand der DR aufgenommen. Besondere Fahrkarten konnten gedruckt und vertrieben, historische Uniformen der K.Sächs. Sts.E.B. vom Verkehrsmuseum ausgeliehen und organisatorische Hürden genommen werden. Dann schließlich eröffnete Verbandspräsident Dr. Ehrhard Thiele den Traditionsbetrieb auf dieser Schmalspurbahn und gab der damals noch schwarzen 99 539 den Weg frei. 900 Fahrgäste bei sechs Fahrten an zwei Tagen – das war die Bilanz des Traditionsbetriebs 1974. Noch aber handelte es sich um keine ständige Einrichtung des DMV und der DR mit beachtlichen Leistungen. Einer der wichtigsten Schritte auf diesem Wege war wohl im Dezember 1974 die Gründung der Arbeitsgemeinschaft 3/58 des DMV als ein festes Kollektiv, das sich speziell dieser Aufgabe annahm. Kurz danach wuchs die Mitgliederzahl von 8 auf 18, und das öffentliche Interesse an dem ersten regelmäßigen historischen Zugbetrieb in der DDR nahm zu. Die Fahrgastzahlen entwickelten sich kontinuierlich und erreichten 1984 im 100. Jubiläumsjahr der Schmalspurbahn ein Maximum von 10 533 Personen bei 57 Traditionsfahrten. Seitdem haben sie sich auf die mit dem Leistungsvermögen aller Beteiligten verträglichen Werte von etwa 7 000 Personen und reichlich 40 Fahrten pro Jahr eingepegelt. Für die AG-Arbeit erwies sich die Vorbereitung und Durchführung des Traditionsbetriebs als ein tragfähiges Bindeglied zwischen den beiden anderen Hauptaufgaben – der Pflege und Erhaltung von Traditions- und Museumsfahrzeugen in Radebeul Ost einerseits sowie der verkehrsgeschichtlichen Forschungs- und Publikationstätigkeit andererseits. Letztere betrifft nicht nur 17 verschiedene Broschüren meist über Fahrzeuge und Strecken sächsischer Schmalspurbahnen, sondern ist auch oft direkt der originalgetreuen Ausgestaltung der Traditionsfahrzeuge zugute gekommen oder in die betriebsgeschichtliche Arbeit der DR eingeflossen. Mit der Übernahme des „Fritz-Hager-Archivs" hat diese Arbeit einen weiteren Aufschwung erhalten. Gegenwärtig werden u. a. Broschüren über die Schmalspurbahnen von Zittau und Wolkenstein, die sä. IV K sowie Schmalspurwagen vorbereitet. Doch damit ist der vorhandene Stoff noch längst nicht erschöpft. Die bisherigen Auflagen dieser Schriften reichten jedoch nicht aus, um den Bedarf restlos zu decken.

Für den Traditionsbetrieb sind heute die Traditionslokomotiven 99 539 (sä. IV K Nr. 132, Baujahr 1899) und 99 713 (Nachbau VI K, Baujahr 1927) sowie als Reserve z. Z. die 99 561 (IV K, Baujahr 1909, Reko 1967) vorhanden. Der Wagenpark ist bis 1982 auf 11 Personenwagen (Baujahre 1900–1930), einen Gepäck- und einen geschlossenen Güterwagen angewachsen. Leider konnte seitdem keiner der noch vorgesehenen sechs Wagen mehr betriebsfähig hergerichtet werden. Höhepunkte im Traditionsbetrieb waren u. a. die großen Fahrzeug-Ausstellungen 1977, 1978, 1984 und 1989, die Jubiläen „100 Jahre sächsische Schmalspurbahnen" 1981 und „100 Jahre Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg" 1984, die Teilnahme mit Traditionsfahrten an den 100jährigen Streckenjubiläen Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf 1983 und das Bahnhofsfest Radebeul Ost anläßlich des LDE-Jubiläums 1988. Aus letzterem Anlaß startete die AG 3/58 übrigens ihre ersten, aber sicherlich nicht letzten Traditionsfahrten mit dem regelspurigen Traditions-Personenzug zwischen Dresden, Radebeul Ost und Nossen.

1981 stand und seit 1984 steht unseren Fahrgästen ständig eine Ausstellung im Bahnhof Radeburg während des dortigen Aufenthalts offen. Seit 1980 werden über den Zugfunk zusätzliche Informationen und Hinweise gegeben. Beschaffung und Vertrieb geeigneter Souvenirs haben einen beachtlichen Umfang angenommen.

Viele AG-Mitglieder qualifizierten sich – z. T. mit Ausbildung bei der DR – für eine Vielzahl von Dienstposten im Traditionsbetrieb, oft sind bis zu 14 Freunde gleichzeitig im Einsatz. Dafür gibt es übrigens seit 1986 eine eigene Dienstordnung.

Mit der Organisation von Fotosonderfahrten für Eisenbahnfreunde, von Heimat- oder Weinfahrten wurden und werden spezielle Interessen stärker berücksichtigt und auch Solidaritätsfahrten für die UNICEF ausgestaltet. Doch damit ist die Palette des Traditionsbetriebs noch nicht erschöpft. Neben den öffentlichen Traditionsfahrten werden außerdem Sonderfahrten für Besteller aus dem In- und Ausland organisiert.

Selbstverständlich arbeiten die Freunde in der Kommission für Eisenbahnfreunde des Bezirksvorstandes Dresden aktiv mit, pflegen aber auch den Erfahrungsaustausch mit der Traditionsbahn Erfurt West und anderen vergleichbaren Einrichtungen.

Genau wie die vorgenannten steht auch die dritte Hauptrichtung der ehrenamtlichen Tätigkeit voll im Blickpunkt der Öffentlichkeit, spielt sich doch die Pflege und Erhaltung der Traditions- und vor allem der Museumswagen fast ausschließlich im Freien ab, und die Abstellgleise sind ständig für Besucher zugänglich. Was für letzere angenehm ist, wird sich für die Fahrzeuge in absehbarer Zeit verheerend auswirken: Nicht nur Diebstähle von Originalteilen treten auf, sondern Witterung und Umwelteinflüsse führen zu erheblichen Zerstörungen. Um so höher ist es zu werten, daß es den Mitgliedern der AG, Eisenbahnern, Mitarbeitern der Dresdner Verkehrsbetriebe, anderen fleißigen Helfern und Handwerkern bisher gelang, all die Fahrzeuge in einem ansehnlichen Zustand zu erhalten. Dennoch sind geschützte Abstellmöglichkeiten für die wertvollen Sachzeugen der Verkehrsgeschichte dringend erforderlich.

Die Sammlung der Museumswagen enthält seit 1983 13 Fahrzeuge. Um die weitere Erhaltung überhaupt zu ermöglichen, wurden 1987 noch ein meterspuriges und zwei 750-mm-Rollfahrzeuge mit Heberleinbremse sowie ein zweiachsiger Schneepflug übernommen. Doch auch zwei betriebsfähige Motordraisinen, ein Einrad-Wagenschieber, Läutewerk sowie Formsignal bereichern die Radebeuler Fahrzeugsammlung und beanspruchen das Arbeitsvermögen der AG 3/58 bis zu seiner Grenze. Deshalb ist jede Unterstützung durch andere Arbeitsgemeinschaften, Betriebe und Einrichtungen willkommen – sowohl bei einzelnen Arbeitseinsätzen als auch zur Übernahme der kompletten Aufarbeitung bestimmter Fahrzeuge oder anderer Objekte. Im Zuge der Weiterentwicklung vom Traditionsbetrieb zu einer echten Traditionsbahn kann es aber auch um die Pflege und Ausgestaltung von Haltepunkten oder anderer Details an der Strecke gehen. Schließlich zwingt der Oberbauzustand zu verstärkter Unterstützung bei dessen Sanierung. Abstriche am Umfang des Traditionsbetriebs sind dabei in Kauf zu nehmen. Zum 15jährigen Jubiläum der Traditionsbahn gilt besonders den beteiligten Eisenbahnern und Dienststellen ein herzliches Dankeschön. Mögen sie uns auch künftig bei der Erhaltung und Weiterführung des Geschaffenen helfen.

Die inzwischen 54 Freunde zählende AG 3/58 kann ihr 15jähriges AG-Jubiläum in dem Bewußtsein begehen, beständig und wirkungsvoll zur Pflege der besten Eisenbahntraditionen und zur Erhaltung entsprechender Sachzeugen beigetragen zu haben. Alle Mitglieder der AG sind darauf eingestellt, daß ihre kulturpolitische Verantwortung gegenüber der Öffentlichkeit weiter wächst.

Leser schreiben ...

Grenzstein statt Meilenstein – „me" 10/88, S. 3 –

Der Dresdner Hauptbahnhof hat überhaupt nichts mit der ersten deutschen Fernbahn zu tun. Er ist aus dem Böhmischen Bahnhof entstanden. Der Endpunkt der LDE lag beim heutigen Bahnhof Dresden-Neustadt.
Der abgebildete Stein ist kein Kilometerstein; denn es wurde in Meilen gemessen. Meilensteine der LDE sahen ganz anders aus. Der abgebildete Stein (er müßte 25 cm in die Erde) ist ein Grenzstein, wie er zu Tausenden an den Strecken stand, um sichtbar die Trasse gegen das anliegende Land abzugrenzen. Handelte es sich um staatliches Gelände, war auf der Rückseite die sächsische Krone eingehauen. Es ist schade, daß man in Dahlen den Stein weiß angemalt und die Buchstaben so schlecht mit schwarzer Farbe nachgezogen hat. Man hätte ihn lieber original aufstellen sollen.
K.-E. Hertam, Naunhof

Preußische Dampftriebwagen Bauart Stoltz – „me" 4/88, S. 17 bis 20 –

Von etwa 1947 bis 1950 liefen in einem Pendel-Personenzug auf der Strecke Bautzen–Neukirch (Lausitz) West zwei Wagen der genannten Achsfolge mit. Die Stirnseite war dem Gesamtwagen angepaßt. Die Achsanordnung entsprach der des Dampftriebwagens.
P. Liebscher, Wilthen

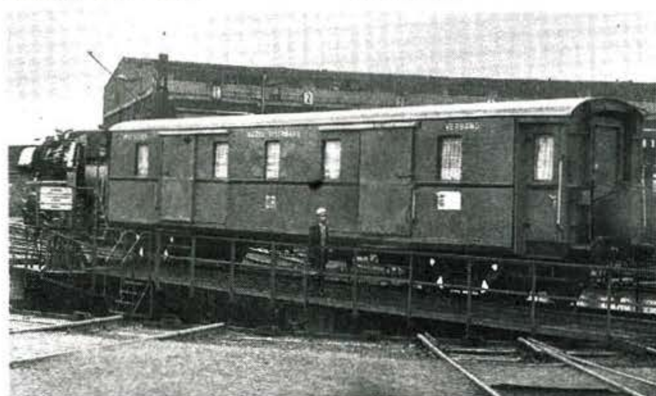
Leser fragen ...

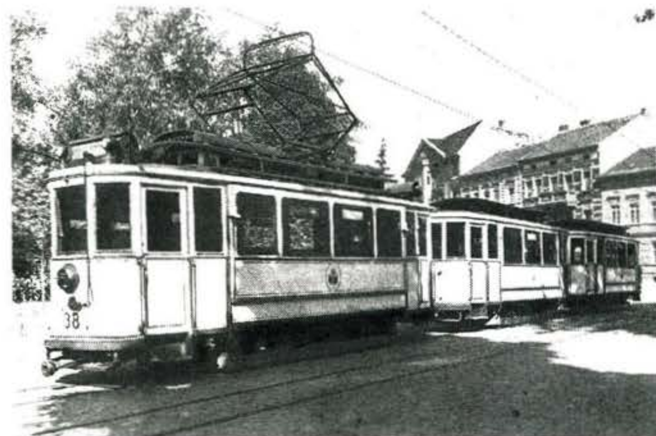
Gepäckwagen der AG 6/53 Großpösna

Das Arbeits- und Ausstellungsdomizil der A 6/53 Großpösna des DMV ist ein ausgemusterter Gepäckwagen der DR. Die folgenden Daten über die Geschichte dieses Wagens haben Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft zusammengetragen. Leider sind diese Daten nicht lückenlos, und auch Fotos vom Planeinsatz konnten noch nicht gefunden werden. Wir sind daher über jeden weiteren Hinweis dankbar, ist doch dieses Fahrzeug ein Stück Eisenbahngeschichte, das zugleich als ein Produkt des zweiten Weltkriegs an ein dunkles Kapitel der deutschen Geschichte erinnert.

Hersteller- und Stationierungsdaten
– Baujahr: 1939
– Hersteller Waggonfabrik Warschau
– Herstellungs-Nummer: 28080
– Einsatzbereich: Generaldirektion der Ostbahnen (GEDOB), Fahrzeug gelangte mit Flüchtlingsrückführungen auf das Gebiet der sowjetischen Besatzungszone.
– DR-Bezeichnung ab 1957: Pw4ü 601-202, später: Dü 57092-25326-0
– Heimat-Raw: Delitzsch
– Heimat-Bww: Schwerin (bis 1964)
Leipzig Hbf (ab 1964)
– ausgemustert: 5. Februar 1981
– seit 7. Oktober 1981 AG-Wagen, abgestellt im Bahnhof Liebertwolkwitz (KBS 430)
– weiterer Wagen dieser Bauart bei der DR:
Pw4ü 601-201

Technische Daten
– LüP: 18 850 mm
– Gesamtachsstand: 14 150 mm
– Höhe: 1 300 mm
– Masse: 31 900 kg (leer)
– Drehgestelle: amerikanische Gleitlager (Schwanenhalsdrehgestelle)
– Tragfähigkeit: 12,6 t
– Ladegewicht: 12,0 t
– Laderäume: 2
– Hundeabteil: 2
Text und Foto: Dipl.-Ing. A. Keyser, Großpösna





Wer kann helfen?

Die AG 7/83 Straßenbahn Brandenburg des DMV sucht zur Komplettierung des historischen Triebwagens Nr. 30 Dachlaternen gemäß nebenstehendem Bild.
Insgesamt werden vier Stück benötigt. Wir würden uns aber auch freuen, wenn wir eine Bauanleitung für die Dachlaternen bekommen könnten.
P. Kotecki, Paul-Voigt-Str. 34, Brandenburg, 1800

444. Ausgabe des „me"

Daß der „modelleisenbahner" bereits seinen 38. Jahrgang zählt, ist allgemein bekannt. Weniger bekannt dürfte sicherlich sein, daß Ihnen, liebe Leser, mit der Augustausgabe das 444. Monatsheft vorliegt. Hierzu ein paar Zahlen: Als im September 1952 die erste Ausgabe „Der Modelleisenbahner" erschien, betrug die monatliche Auflagenhöhe kaum 20 000 Exemplare. Im Jahre 1975 konnte die Stückzahl von 50 000 überschritten werden. Seit Anfang 1989 erscheinen 84 000 „me" pro Monat, d. h., in diesem Jahr werden zum erstenmal eine Million Hefte gedruckt. Multipliziert man die gesamte Auflagenhöhe mit den jeweiligen Jahrgängen, so sind bisher annähernd 21 Millionen Hefte des „me" durch die Rotationsmaschinen gelaufen!
Auch wenn der Bedarf noch längst nicht abgedeckt werden kann, ist die ständig gestiegene Auflagenhöhe nicht von ungefähr Ausdruck für das Bemühen um die Publikation unseres schönen Hobbys – bei allen noch bestehenden objektiven Problemen.
Konnten bis zur heutigen Ausgabe für alle Interessenten der kleinen oder großen Eisenbahn mehr als 14 000 Seiten gestaltet und veröffentlicht werden, spiegelt diese Zahl nicht zuletzt die aktive Mitarbeit und enge Verbundenheit der „me"-Leser gegenüber der Redaktion und somit unserer Zeitschrift wider. Möge diese Verbundenheit auch weiterhin bestehen. So wird es dem vierköpfigen Redaktionskollektiv samt seinem Beirat noch besser gelingen, einen für jeden Leser vielseitigen und unterhaltsamen „me" zu gestalten – im Sinne unseres interessanten Hobbys.
Ihre „me"-Redaktion

Leser antworten

Die 56 603 war eine ex sä IX H V – „me" 1/89, 4. Umschlagseite, Abb. 4 –

Der Text zum genannten Foto enthält eine Fehlinformation. Die Lokbezeichnung lautet hier 56 603 (ex sä. IX V); u. E. muß es richtig heißen: Lok 56 603 (ex sä. IX H V), da es sich bei der BR 56.6 um Heißdampfloks handelte. Sie wurden 1907/1908 von Hartmann in einer Serie von 30 Maschinen gebaut, mit den Fabrik-Nummern 3124 bis 3153 an die Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahnen geliefert und mit den Betriebs-Nummern 771 bis 800 eingesetzt. Die Lok 56 603 (ex sä IX H V) war die frühere Nr. 773 (Baujahr 1907, Fabrik-Nummer 3126, vgl. auch Dampflok-Archiv 2 und Umzeichnungsplan von 1925 der DRG, Bd. II, Seite 159).
U. u. K. H. Specht, Berlin

Vorsicht, nur kurzes Drücken!



Eingesandt von J. Hanisch, Zwönitz

Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

Unterwegs von Leipzig nach Dresden ...

Leipzig Hauptbahnhof Bahnsteig 22, sechs Uhr morgens: Der D 871 Leipzig–Riesa–Dresden ist mit der 243 248-2 bespannt. Bis zur planmäßigen Abfahrtszeit verbleiben noch einige Minuten Zeit. Wir begrüßen den Lokomotivführer, ein Kollege aus Leipzig, ein waschechter Sachse.

Inzwischen leuchten die Bremslichter über dem Gleis an der Hallenschürze auf und melden dem Lokomotivführer „Bremse in Ordnung". Jetzt legen wir ihm unsere Mitfahrberechtigung, Fahrkarte und Fotoerlaubnis vor, Ordnung muß sein.

6.13 Uhr, das Zwischensignal am Bahnsteig zeigt oben gelbes Blinklicht und unten gelbes Standlicht: 40 km/h, 40 km/h erwarten.

Über Lautsprecher wird der Zug abgesagt, den Fahrgästen eine angenehme Reise gewünscht.

6.14 Uhr – Zp 9 durch die Aufsicht – abfahren.

Nachdem unser Lokomotivführer die Zusatzbremse gelöst hat, legt er den Geschwindigkeitswahlschalter (man könnte ihn auch als Fahrschalter bezeichnen) auf 40 km/h fest. Zuvor wurde der Fahrmotorenlüfter durch einen weiteren Kippschalter eingeschaltet. Kaum spürbar das Vibrieren der Lokomotive, sie zieht an und setzt den Zug in Bewegung. Unterdessen zeigt das Signalbild grün-gelb – „Fahrt frei mit 40 km/h, V_{max} erwarten". Das gab es vor 150 Jahren nicht, da wurde auf Sicht gefahren. Auch hatte Lokomotivführer John Robson auf der BLITZ noch keinen so bequemen Arbeitsplatz wie in der 243er, dem jüngsten Kind unserer volkseigenen Schienenfahrzeugindustrie. Der Führerstand erinnert an ein Cockpit eines Düsenflugzeuges, nur nicht ganz so viele Anzeigeinstrumente und Schalter sind vorhanden. Eine sinnvolle Elektronik überwacht viele Funktionen des Lokomotivführers, er kann dadurch intensiver die Strecke beobachten. Eine Streckenfunkanlage ermöglicht bei Bedarf Kontakt mit den Zugdispatchern und Fahrdienstleitern.

Erst wenige hundert Meter sind wir gefahren. Auf der Digitalanzeige leuchtet bereits die 40 auf, vor uns die Brandenburger Brücke. 1908 erbaut, überspannt sie die Bahnanlagen des Leipzig Dresdner Güterbahnhofs und das Streckengleis nach Geithain, Dresden und Altenburg sowie mehrere Lokfahrgleise. Noch vor der Brücke wird der „Schiebeschuh", wie der Geschwindigkeitswahlschalter von den Lokpersonalen genannt wird, auf 120 gelegt. Unsere 243 zeigt jetzt, was in ihr steckt.

Zur Rechten ein Blick auf die Anlagen des Leipzig Dresdner Güterbahnhofs. Ab 1. Mai 1917 als selbständige Dienststelle geführt, hat er nichts mit dem Dresdner Bahnhof in Leipzig von 1837 zu tun.

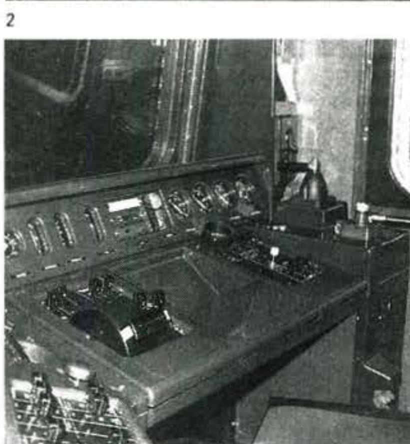
Es folgt das Bw Leipzig Hbf Süd, anschließend der VEB Mikrosa. Hier stand einst eine der Ziegeleien, die die Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) errichten ließ, um Ziegel für eigene Hochbauten und Brücken preiswert selbst herstellen zu können und längere Transportwege zu vermeiden.

Wenig später unterqueren wir die Altenburger Strecke, vor uns die seit 1906 bestehenden Brückenbauwerke der Leipziger Güterringstrecken. Durch Paunsdorf rollt der D 871 bereits mit 120 km/h. Hinter dem Haltepunkt Leipzig-Paunsdorf sind einige volkseigene Großbetriebe angesiedelt. Rechts dann ein Blick auf den Westberg des Güterbahnhofs Engelsdorf. In wenigen Sekunden wird der S-Bahn-Haltepunkt In-

1



2



1 Zwischen Wurzen und Oschatz befindet sich der Bahnhof Dornreichenbach. Um das Empfangsgebäude in Augenschein nehmen zu können, muß man schon mit einem Personenzug unterwegs sein. Schnellzüge fahren hier mit Höchstgeschwindigkeit vorbei. Der gerade einfahrende Personenzug ist unterwegs in Richtung Leipzig.

2 Optimale Arbeitsbedingungen bietet der Führerstand einer Ellok der Baureihe 243. Links neben der Ablagefläche für den Buchfahrplan befindet sich der „Regler" – der Geschwindigkeitswahlschalter.

3 Auch der in Oschatz entgegenkommende Schnellzug ist mit einer 243er bespannt. Seit 1984 sind von dieser Ellok-Baureihe bereits mehr als 450 Maschinen gebaut worden und auf dem gesamten elektrifizierten Streckennetz der DR anzutreffen.

Die Geschwindigkeit klettert ständig, 45, 46, 47, 48, 49 ...

Links hinter der Brücke der 1911 fertiggestellte Postbahnhof mit seinen 29 Gleisen. Dann folgt das 1906 in Vorbereitung zum „Leipziger Centralbahnhof" in Betrieb genommene Bahnbetriebswerk Nord, heute Schuppen III und Diesellokwerkstatt des Bw Leipzig Hbf Süd.

dustriegelände Ost durchfahren, es folgt eine Langsamfahrstelle – 70 km/h. Eine Bremsstufe mit dem Führerbremsventil der Bauart „Dako", die Digitalanzeige läuft rückwärts; die Lokomotive bremst dabei elektrisch. Dann poltern wir über die Kreuzung der Anschlußgleise vor dem Haltepunkt Engelsdorf Ost. Bald danach fahren wir wieder mit voller Geschwindigkeit.
Von Engelsdorf Ost bis Borsdorf ist die Strecke dreigleisig. Anfang der 70er Jahre wurde das dritte Gleis zur Entlastung der Magistrale Leipzig–Dresden speziell für Güterzüge verlegt und mit Fahrleitung überspannt.

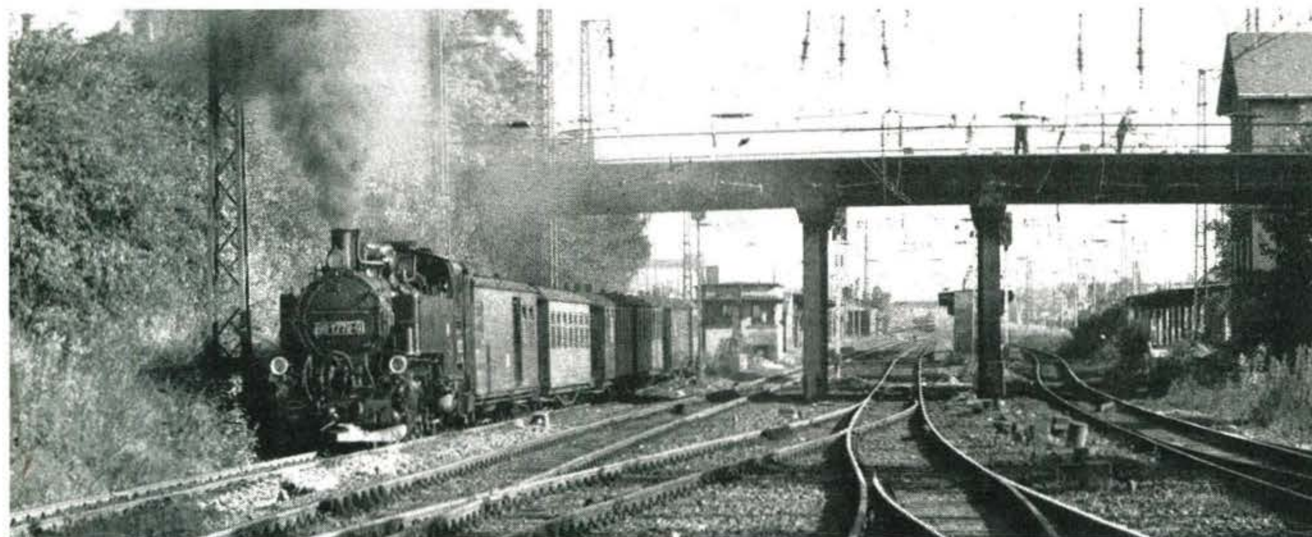
3



Hinter der Autobahnbrücke Leipzig–Dresden erkennen wir rechts das Dorf Althen, das am 24. April 1837 Endpunkt des ersten Teilstückes der LDE war. In der Nähe des Schrankenpostens wurde 150 Jahre später zur Erinnerung an dieses Ereignis ein Gedenkstein enthüllt. Ganze sieben Minuten sind wir bisher mit 498 Tonnen am Haken gefahren. 1837 benötigte die Lokomotive BLITZ dafür 20 Minuten, und mit einer Lokomotive der Baureihe 03 waren in den 60er Jahren etwa 13 Minuten erforderlich.
In leichter Neigung erreichen wir nach dem Überqueren des Parthe-Flusses den Bahnhof Borsdorf. Hier zweigt die zweite Strecke der LDE nach Dresden ab, 1866 bis Grimma eröffnet. Die Steigung nach Posthausen erweist sich für die 243 248-2 als ein Kinderspiel. Der Haltepunkt Gerichtshain liegt hinter uns, der Betriebsbahnhof Posthausen mit Ein- und Ausfahrsignalen folgt. Jetzt erreichen wir den legendären Einschnitt bei Machern, um dann im leichten Gefälle bis Wurzen West – früher Bennewitz – zu gelangen.
Nun rollt der Zug über die Muldebrücke dem Bahnhof Wurzen entgegen. Die Bremsen quietschen. In einer weiten Rechtskurve kommt der Zug kurz darauf am Bahnsteig zum Stehen. Schon bald geht es weiter. Hinter dem Personenbahnhof liegt beiderseits der Streckengleise der Güterbahnhof mit zahlreichen Anschlußgleisen und dem Lokbahnhof, der heute überwiegend vom Bahnstromwerk (Bsw) genutzt wird.
Hinter dem Ausfahrsignal überqueren wir die Strecke nach Eilenburg, die nur noch dem Güterverkehr dient.
Jetzt steigt die Strecke bis Dahlen. Hinter dem Abzweig Kornhain überqueren wir die F 6. Das Brückenbauwerk stammt noch aus dem Jahre 1838 und steht unter Denkmalschutz. Schnurgerade und mit Höchstgeschwindigkeit fahren wir durch den Bahnhof Dornreichenbach mit dem Anschlußgleis zu den Schotterwerken Röcknitz-Hohnstädt.
In der Ferne vor uns die Silhouette des Kraftfuttermischwerkes Dahlen. Dahlen und die Dahlener Heide sind anerkanntes Naherholungsgebiet für die Bewohner der Messemetropole.
Dahinter erstrecken sich fruchtbare Felder, die mit Zuckerrüben, Kartoffeln oder auch Brotgetreide bestellt werden. Vorbei am Block Großböhla, erreichen wir Oschatz, rechts ein Rollwagenzug nach Kemmlitz – noch gibt es sie hier: die Dampfeisenbahn. Unermüdlich sieht man die Lokomotiven der früheren sächsischen Gattung IV K vor Güterzügen. Nach kurzem Halt am Bahnsteig 1 verlassen wir Oschatz. Über einen Damm, an dessen Stelle zur Eröffnung das Zschöllauer Viadukt stand, folgen weite Kurven; wir fahren an der Blockstelle und dem Haltepunkt Bornitz vorüber.
Vor uns nun die Schornsteine des Stahl- und Walzwerkes Riesa, nach wenigen Minuten halten wir im Bahnhof.
Das Ausfahrsignal zeigt bereits „Fahrt frei mit 40 km/h, V_{max} erwarten". Abfahren ... unsere 243 zieht an, die Fahrmotorenlüfter heulen auf. Im Führerstand ist es aber ruhig, man kann sich normal unterhalten. Trotz der morgendlichen Frische umhüllt uns angenehme Wärme. Und im Sommer, bei hohen Außentemperaturen, sorgt eine Klimaanlage für erträgliche Temperaturen auf dem Führerstand. Unter der Lokomotive dröhnt die Elbebrücke.
Rasch gewinnen wir an Tempo. Am Bogendreieck Röderau zweigt die Strecke nach Falkenberg (Elster) und Jüterbog ab.
Wieder klappern unter uns die Weichen – Zeithain Bogendreieck –, wir fahren 120 km/h, links ein Blick auf die Strecke nach Elsterwerda.
Eine Steigung beginnt kurz vor der Blockstelle bzw. dem Haltepunkt Glaubitz bei Riesa, einstmals Bahnhof mit Ein- und Ausfahrsignalen und einer Ladestraße. Wenig später fahren wir an einem Neubaugebiet zur Rechten vorüber, das für die Werktätigen des VEB Chemiewerk Nünchritz Ende der 70er Jahre errichtet wurde. Der Werkanschluß wird vom Bahnhof Weißig bei Großenhain bedient. Eine Werklokomotive, deren Schwestern bei den ČSD als T 334 geführt werden, rangiert. Der Bahnhof Weißig hat ein Überholungsgleis und zwei Übergabegleise für die Anschlußbedienung. Noch immer fahren wir in der Steigung.
Unsere 243 hält dabei exakt die 120, richtiger die Elektronik der 243! Nach einer leichten Rechtskurve steht das Einfahrsignal des Bahnhofs Priestewitz. Kurz vor dem Bahnsteig mündet links die Nebenbahn von Großenhain ein. Der Bahnhof liegt schnell hinter uns. Nun geht es hinab ins Elbtal. Eine weitere Rechtskurve, ein Bahnübergang, durch Warnlichtanlage gesichert, vorbei an der Blockstelle Baßlitz fahren wir mehrere Kilometer schnurgerade. In einigen hundert Meter Entfernung verläuft auf der linken Seite fast parallel die Strecke Berlin–Dresden. Wir erkennen Betonmasten, die auch an dieser Strecke die Fahrleitung tragen.

Es folgt eine weite Linkskurve, das Vorsignal zeigt Hl 1. Unmittelbar hinter der Blockstelle Gröbern befindet sich eine Straßenbrücke über die Bahnlinie, dann jener Einschnitt, wo bis 1936 der erste Eisenbahntunnel Deutschlands bei Oberau existierte.
Mit 120 km/h passieren wir den Bahnhof Niederau mit dem ältesten Empfangsgebäude der Deutschen Reichsbahn. Coswig ist in Sicht. Von rechts mündet hier am Abzweig B die Strecke von Leipzig über Döbeln–Nossen–Meißen ein, die ab Meißen-Triebischtal mit Fahrleitung überspannt ist und von den Dresdner S-Bahnzügen befahren wird. Das Zwischensignal zeigt Hl 1 – Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit. In der Linkskurve beginnt der Bahnsteig von Coswig. Auf der rechten Seite ein Blick auf die Dachpappenfabrik, das Werk für Brems- und Kupplungsbeläge, die Tapetenfabrik und den VEB Farben und Lacke mit relativ umfangreichen Anschlußgleisen. Von einem modernen Zentralstellwerk aus werden alle Weichen, Signale und Schranken bedient.
An der Ausfahrt zweigt die Strecke nach Dresden-Friedrichstadt über Cossebaude ab. Wir fahren durch eine Brücke, über die eine Verbindung von Dresden-Friedrichstadt nach Berlin besteht, dahinter der Damm der Streckengleise Berlin–Dresden, die sich im Bahnhof Radebeul West mit unserer „Schiene" vereinigen. Am Bahnsteig von Radebeul-Weintraube steht ein Selbstblocksignal. Es wird vom Zug bedient. Das Mastschild ist aus diesem Grunde auch weiß-schwarz-weiß-schwarz-weiß ausgeführt. Wir liegen gut in der Zeit, deshalb wird die Geschwindigkeit verringert.
Mit „100" rollt der D 871 durch den Bahnhof Radebeul Ost, ein Blick auf die Anlagen des Schmalspurbahnhofs zur Linken.
Vorbei geht es nun am Raw Dresden, in dem offene Güterwagen instand gehalten werden. Eine Eisenbahnbrücke überspannt die Bahnanlagen. Und schon sind wir inmitten der sächsischen Metropole und ehemaligen Residenz.
Jetzt folgt die Weiche der Abzweigstelle Dresden-Pieschen, von wo aus Güterzüge direkt zum Güterbahnhof Dresden-Neustadt gefahren werden können. Dann der Bahnsteig, und dahinter erkennen wir zwei ehemalige Ringlokschuppen des früheren Bw Dresden-Pieschen, einstmals Heimat-Bw für Triebwagen.
Das nächste Signal zeigt gelbes Standlicht, also „Halt" erwarten.
Eine Bremsstufe – am Wiederholer sind es noch 40 km/h als das gelbe Standlicht umschaltet und gelbes Blinklicht erscheint. Eine enge Rechtskurve, nach den Häusern der Friedhof zur Rechten und am Einfahrsignal zwei gelbe Standlichter und ein gelber Lichtstreifen: Fahrt mit 40 km/h, am nächsten Signal „Halt erwarten". Über Brücken wird die Strecke von Bischofswerda in den Bahnhof Dresden-Neustadt eingeführt. Vor uns die Bahnsteighalle, die im weitesten Sinne Ähnlichkeit mit dem Leipziger Hauptbahnhof hat, aber wesentlich kleiner ist. Viele Reisende steigen jetzt schon aus. Die Ausfahrsignale in beiden Richtungen sind noch Formsignale – ein letztes Stück Eisenbahnromantik, die an längst vergangene Zeiten erinnert. 116 km liegen hinter uns, und hier in der Nähe endete einstmals die Fahrt von Leipzig nach Dresden. Straßennamen wie Eisenbahnstraße und Leipziger Straße in der Nähe des Personenbahnhofs Neustadt erinnern noch an die Bahnhofsanlagen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.
Hf 2 – einsteigen, Türen schließen, abfahren. Mit 40 km/h geht es über die Elbebrücke, und vor uns liegt die Glaskuppel des Tabakkontors. Hinter der Brücke eine S-Kurve, dann der Bahnsteig von Dresden Mitte.
Unmittelbar hinter dem Bahnsteig sieht man die Abzweigstelle zum Güterbahnhof Dresden-Friedrichstadt. Im Dreieck der Kohlelagerplatz des Heizkraftwerks, dann die Einmündung von Dresden-Friedrichstadt. Das Einfahrsignal von Dresden Hbf signalisiert uns zwei gelbe Standlichter und darunter zwei gelbe Lichtstreifen senkrecht nebeneinander „Einfahrt mit 40 km/h ins Stumpfgleis", also in die Mittelhalle. Pünktlich 7.52 Uhr stehen wir wenige Meter vor dem Prellbock am Bahnsteig 14 des Dresdner Hauptbahnhofs.
Uns bleibt nicht viel Zeit, Bügel ab, ein Rangierer kuppelt die 243er vom Zug ab. Nachdem eine 106 unseren Zug abgezogen hat, fahren wir hinterher bis unter die Brücken, um den Gegenzug zu übernehmen, den D 942 nach Salzwedel über Leipzig, Magdeburg und Stendal. Hier wird der Vorteil der Ellok gegenüber der Dampflok deutlich, denn pünktlich um 10.37 Uhr sind wir schon wieder in Leipzig. 1840 dauerte eine „Personenfahrt" von Leipzig nach Dresden doppelt solange wie heute.

4



4 Bei der Durchfahrt in Radebeul Ost sind schnell ein paar Blicke zum angrenzenden Schmalspurbahnhof möglich, und mit ein wenig Glück kann man die Ausfahrt eines Personenzuges nach Radeburg sehen.

Fotos: Verfasser (2 und 3); B. Sprang, Berlin (1 und 4)

150-Jahr-Feier in Leipzig

Vom 20. bis 28. Mai 1989 sorgte eine Fahrzeug-Ausstellung auf dem Gelände des Leipzig Dresdner Güterbahnhofs für Aufsehen. Die mit der Fahrzeugparade in Riesa begonnenen Feierlichkeiten anläßlich des LDE-Jubiläums wurden mit dieser Veranstaltung fortgesetzt. Hier waren vor allem jene Fahrzeuge präsent, die zwischen Leipzig und Dresden Eisenbahngeschichte mitgeschrieben haben oder es noch tun. Zweifellos im Mittelpunkt stand unter den Lokomotiven die 75 515. Aber auch zahlreiche Museumswagen und interessante Sonderfahrzeuge gehörten dazu. Großen Anklang fanden ein Souvenirverkauf, ein Speisewagen der MITROPA als Restaurant und die Mitfahrten auf einer Dampflokomotive.
25 290 Besucher, darunter 5 000 „Dampflokmitfahrer", konnten gezählt werden – eine Bilanz, die sich sehen lassen kann. Hinzu kamen historische Straßenbahnfahrten als Zubringerverkehr sowie an Wochenenden mit der E 18 19 bespannte Regelzüge in Richtung Dresden und einige S-Bahn-Züge nach Wurzen mit der E 04 01.
Für 2 374 Teilnehmer der täglich stattgefundenen Traditionsfahrten mit den Lokomotiven 74 1230 86 333 nach Großsteinberg wartete auf diesem Bahnhof ein sprichwörtlich „Großer Bahnhof". Eine Minifahrzeug-Ausstellung mit den Lokomotiven 52 8186 und E 44 046, einem ehemaligen Gepäckwagen – heute im Besitz der AG 6/53 des DMV – und einer Hebeldraisine dieser AG war Anziehungspunkt für jung und alt. Ein reichhaltiger Imbiß und Unterhaltungsmusik lockten zahlreiche Eisenbahnfreunde. Großsteinberg war und ist ein Beispiel für eine gute Zusammenarbeit zwischen DMV, insbesondere den Arbeitsgemeinschaften 4/49, 6/53 und 6/55, der DR und den örtlichen Organen. Die Einnahmen vom 24. Mai 1989 übrigens wurden für die UNICEF abgerechnet, und 85 Kinder aus fünf Leipziger Oberschulen erlebten an diesem Tag unvergeßliche Stunden. Alles in allem: „150 Jahre LDE in Leipzig" war ein Erfolg für die Organisatoren und zugleich Anreiz für neue Vorhaben.

wb, am

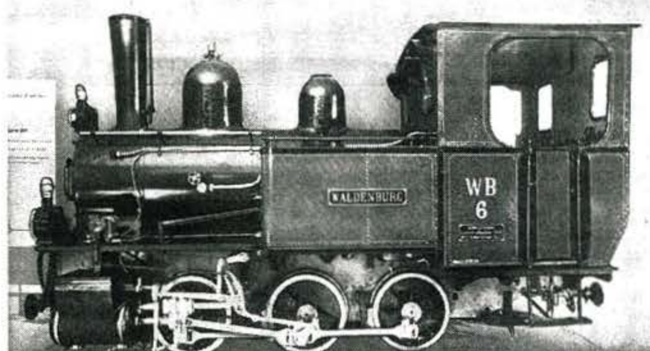
Computer gehören zur Eisenbahn

Über 1 700 Rechnerarbeitsplätze gibt es gegenwärtig bei der Deutschen Reichsbahn. Sie sind in Dispatcherleitungen, bei der Disposition des Lokomotiv- und Güterwagenparks sowie bei Bau- und Instandhaltungsprozessen eingesetzt.
635 Rechner (manche sagen protzig Schalterterminals) in Fahrkartenschaltern und 560 Rechnerautomaten gibt es. Bei der elektronischen Platzreservierung werden für einen Zeitraum von 60 Tagen bis zu neun Millionen Plätze angeboten.

me

Verkehrshaus Zürich hoch im Kurs

Zu den besonderen Anziehungspunkten im Verkehrshaus der Stadt Luzern (Schweiz) zählt die Tenderlokomotive WALDENBURG (Nr. 6) der Waldenburgerbahn. Sie ist mit 750-mm-Spurweite die schmalste dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn der Schweiz. Die Verwaltung der 1880 eröffneten Bahn beschaffte 1912 die Tenderlokomotive vom Typ G 3/3 von der Lokomotivfabrik in Winterthur und nutzte dieses Triebfahrzeug bis zur Elektrifizierung der Bahn im Jahre 1953. Die Lok wurde 1954 vor der Verschrottung gerettet und in Freizeitarbeit durch Mitglieder des Eisenbahn- und Modellbauklubs Luzern (EMBL) museumswürdig hergerichtet und dem Verkehrshaus geschenkt.
Bereits im Jahre 1918 war in den Räumen des Güterbahnhofs Zürich ein bescheidenes Eisenbahnmuseum eingerichtet worden. Schließlich bildete sich im Jahre 1942 in Zürich ein Verein „Verkehrshaus der Schweiz". Das Museum mit diesem Namen öffnete dann am 1. Juli 1959 in Luzern seine Pforten. Die Sammlungen umfassen heute mehrere tausend Gegenstände aus allen Gebieten des Verkehrswesens. Zu den bedeutendsten Ausstellungsobjekten gehören in der Eisenbahnhalle 60 Lokomotiven und Waggons. Das Verkehrshaus ist derzeit das am stärksten besuchte Museum der Schweiz.



Mrd., Foto: Reproduktion M. Radloff, Berlin

Ein alter „Sachse" in Putbus

Als Gepäckwagen für die Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahnen (K. Sächs. Sts. E. B.) wurde er 1896 in deren Werkstätten zu Chemnitz gebaut und erhielt die Nummer 1492[K] (DRG K 2012). Von diesem Wagentyp wurden zwischen 1883 und 1909 etwa 55 Exemplare hergestellt, wovon heute noch vier existieren. Im Bestand der DR ist der Putbuser Wagen jedoch der letzte. Das Fahrzeug gehörte als einziger Zweiachser zu jenen Wagen, die ab 1953 auf das Schmalspurnetz der Insel Rügen kamen. Im Mai 1953 wurde der seit 1950 mit der Nummer 7.2012 gekennzeichnete Wagen aus Kirchberg (Sachs.) übernommen und gehörte zunächst auch hier – als 7.1910, ab 1958 als 975-103 – zum Reisezugwagenbestand. Ab August 1959 erhielt der Wagen die Betriebsnummer 73-55-44 und ist seitdem als Gerätewagen für den Hilfzug in Putbus beheimatet. Zweimal allerdings änderten sich zwischenzeitlich die Wagen-Nummern. Später als 979-103 erfaßt, trägt der Zweiachser seit etwa 1966 die Nummer 979-009. Gemäß der „Ordnung für Eisenbahn-Museumsfahrzeuge" des Ministeriums für Verkehrswesen vom 25. Februar 1986 ist der Wagen am künftigen Standort Radebeul Ost betriebsfähig vorzuhalten. Aus diesem Grund arbeiteten in Putbus neun Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost-Radeburg" des DMV den Wagen ehrenamtlich in den Monaten Juni und August 1987 auf. Dabei wurde die noch gut erhaltene Holzbeplankung konserviert und lackiert. Hinzu kamen kleinere Reparaturen am Wagenkasten und am Dach. Das Fahrgestell wurde gesäubert und abgeölt. Damit konnte in rund 160 Stunden ein Beitrag zur weiteren Erhaltung des Veteranen geleistet werden (siehe Foto). Es ist vorgesehen, den Wagen bis zur großen Fahrzeug-Ausstellung (19. bis 27. August 1989) nach Radebeul Ost zu überführen.

H. Prautzsch, Radebeul,

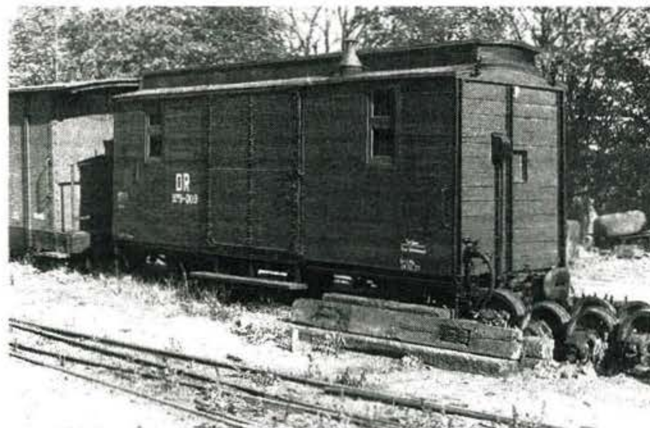


Foto: R. Fiedler, Dresden

Abschied

Gleich von drei markanten Triebfahrzeugbaureihen mußten die Eisenbahnfreunde in der Bundesrepublik Deutschland vor mehr als einem Jahr Abschied nehmen. Zum 28. Mai 1988 schieden die Baureihen 194, 221 und 601/901 aus dem Bestand aus.

Mit der Baureihe 194 (E 94) wurde die letzte Vorkriegsbauart der Deutschen Bundesbahn entbehrlich, abgesehen von den Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II (Köf II).

Im Jahre 1945 befand sich mit 88 Maschinen der größte Teil aller bis dahin gebauten E 94 auf dem Gebiet der heutigen Bundesrepublik Deutschland. Bis 1952 kamen noch acht Loks hinzu, die aus vorhandenen Baugruppen (E 94 137–E 94 142 sowie E 94 160 und E 94 161) entstanden. 1954 erhielt die DB von der DR im Tausch gegen Dampflok-Ersatzteile die E 94 042, E 94 046 und E 94 055 (siehe „me" 9/82, Seite 9).

Mit verstärkter elektrischer Ausrüstung ließ die DB dann von 1954 bis 1956 nochmals 24 Maschinen bauen, die man als E 94 262–E 94 285 einreihte (ab 1968 194 562–194 585). Damit existierten 1957 insgesamt 124 Maschinen bei der Deutschen Bundesbahn.

Bis zum 1. Januar 1986 wurden lediglich 23 Lokomotiven ausgemustert, zumeist wegen Unfallschäden.

Konzentriert war die Baureihe 194 im gesamten süddeutschen Raum. Durch den allgemeinen Verkehrsrückgang bei der DB und die Inbetriebnahme von Drehstromlokomotiven der Baureihe 120.1 konnten sämtliche 194er abgestellt werden.

Auf der Verkehrsausstellung in München sorgte 1953 der Prototyp einer neuen Diesellok mit 2 × 1 100 PS Leistung und hydraulischer Kraftübertragung für Aufsehen. Das markante Äußere dieser Maschinen wurde wenig später zum Symbol der modernen Traktion bei der Deutschen Bundesbahn. Den 86 Lokomotiven der Baureihe V 200 (220) folgten als V 200.1 (221) von 1962 bis 1965 50 Lokomotiven mit 2 × 1 350 PS Leistung.

Bereits 1984 wurden die 220er beim Bw Lübeck ausgemustert, und die Lokomotiven der Baureihe 221 bedienten zu diesem Zeitpunkt noch zahlreiche und nicht elektrifizierte Werkanschlüsse im Bereich der Bundesbahndirektion Essen, übernahmen aber auch Kalksteinzüge auf der Angertalbahn von Wülfrath ins Ruhrgebiet. Streckenstillegungen in anderen Bundesbahndirektionen führten dazu, daß modernere Bauarten frei wurden und die Baureihe 221 ersetzen konnten.

Zahlreiche 220er blieben erhalten und sind heute in der Schweiz, Italien, Algerien und Saudi Arabien im Einsatz.

1 Lokomotive 194 075 am 8. Dezember 1987 in Ingolstadt vor Ausfahrt mit dem Güterzug 76911 nach Regensburg

2 Ebenfalls vor einem Güterzug: die 221 135 in Mühlheim (Ruhr) am 26. April 1988

3 601 015/601 018 als Reisebüro-Sonderzug „Alpen-See-Expreß" Dt 13816/13416 in Kempten (Allgäu) am 17. Januar 1972.

Fotos: U. Cieslak, Remscheid

Als die DB 1957 den Trans Europ Expreß-Verkehr (TEE) aufnahm, setzte sie dazu modernste Dieseltriebzüge der damaligen Baureihe VT 11.5 ein. Bis 1963 wurden insgesamt 19 Triebköpfe, 23 Abteilwagen, 8 Großraumwagen, 8 Speisewagen und Barwagen (ohne Küche) sowie 9 Speisewagen (mit Küche) beschafft. 1972 waren die Fahrzeuge im TEE-Netz entbehrlich. Auch die ab 1968 als Baureihe 601/901 bezeichneten Triebzüge galten als ein Symbol für den modernen Schienenverkehr.

Von nun an verkehrten die Fahrzeuge im neugeschaffenen Intercity-Netz der DB. Hier ersetzte man sie durch lokbespannte Züge. Anschließend rollten die Triebzüge für das Reisebüro im Sonderverkehr, so von Dortmund bzw. Hamburg in die Urlaubergebiete des Schwarzwaldes oder des Bayerischen Waldes. Der letzte Zug dieser Art ging am 9. April 1988 auf die Reise. Es war der Alpen-See-Expreß von Innsbruck nach Dortmund. Mehrere dieser Triebzüge werden nach Italien verkauft.

U. Cieslak, Remscheid

Nahverkehr und Museumsbetrieb: die Albtalbahn in Baden-Württemberg

Ein viel beachtetes Comeback hatte im Sommer vorigen Jahres die Personenzugtenderlokomotive 75 1118, einzige noch erhaltene badische VI c in ihrer alten Heimat bei Karlsruhe (s. a. „me" 12/66). Auf der schwäbischen Albtalbahn fährt sie seitdem im Wechsel mit anderen Dampflokomotiven zwischen Ettlingen und Bad Herrenalb bzw. Ittersbach vor historischen Zügen. Damit wird an den rund 50jährigen Betriebseinsatz von Maschinen der Gattung VI c auf den südwestdeutschen Strecken erinnert.

In der Mehrzahl von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe hergestellt, wurden zwischen 1914 und 1921 insgesamt 135 Stück der VI-c-Lokomotiven beschafft. Als deren drittletztes Exemplar kam die spätere 75 1118 im Jahre 1921 beim BW Bruchsal zum Einsatz. Weitere Stationen waren ab 1942 die Bahnbetriebswerke Karlsruhe, Friedrichshafen, Offenburg, abermals Karlsruhe, Villingen und Radolfzell. Die Maschine legte rund 1 200 000 km zurück und wurde nach ihrer Ausmusterung 1967 der Technischen Universität Karlsruhe übergeben.

20 Jahre später begann ein neues Kapitel in der Chronik dieser Lok. Zwischen dem Institut für Straßen- und Eisenbahnwesen der Technischen Universität Karlsruhe, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft Karlsruhe (AVG) und den Ulmer Eisenbahnfreunden, Verein zur Förderung und Erhaltung historisch wertvollen Eisenbahnmaterials (UEF), wurde ein Vertrag über die Nutzung der Tenderlokomotive abgeschlossen. Daraufhin konnte im Winter 1987/88 diese Maschine in Ettlingen hauptuntersucht und betriebsfähig aufgearbeitet werden. Seit dem 17. Juni 1988 steht die 75 1118 nun im (Sonderzug-)Dienst. Ihre Hausstrecke ist die Albtalbahn.

Gebaut in Meterspur, wurde die Strecke Karlsruhe–Herrenalb 1898 eröffnet (Karlsruhe–Ittersbach–Pforzheim 1901) und bis 1911 vollständig elektrifiziert. Nach wechselvollem Schicksal der einstigen Privatbahn nach dem zweiten Weltkrieg war eine grundlegende Sanierung unumgänglich. Von der Stadt Karlsruhe mit Gründung der AVG übernommen, baute man die Stammstrecke über Ettlingen nach Bad Herrenalb zwischen 1957 und 1961 auf Regelspur um und schaffte einen Anschluß zur Karlsruher Straßenbahn. 1979 wurde die Bahnlinie noch nach Norden bis Neureut (DB-Strecke Karlsruhe–Leopoldshafen) erweitert.

Die eingesetzten achtachsigen Gelenktriebwagen stimmen im Grundkonzept mit den Fahrzeugen der Karlsruher Straßenbahn überein und sind mit breiteren Radreifen, Sifa und Vielfachsteuerung ausgerüstet. Ein Gleisbildstellwerk mit automatischen Streckenblock sichert den Zugverkehr bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Güterhallen befinden sich in Ettlingen, Busenbach und beim Bahnhof Ettlingen Stadt die Werkstätten mit Abstellhalle für die Triebwagen.

Diese Anlagen werden von den Ulmer Eisenbahnfreunden mitgenutzt. Stationiert sind neben der 75 1118 die 01 1066, 01 509, 58 311 und 86 346.

Die mustergültig gepflegten Maschinen gewährleisten abgesehen von gelegentlichen Einsätzen vorwiegend auf nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) sowie im Ausland die regelmäßig stattfindenden Sonderzugfahrten auf der 19 km langen Strecke zwischen Ettlingen und Bad Herrenalb. Gemeinsame Veranstalter sind UEF und AVG. Außerdem sorgen vierachsige Eilzugwagen (ex DRG bzw. DB), einschließlich Gesellschaftswagen, für eine große Resonanz auf dieser landschaftlich reizvollen Bahn.

H.-J. Barteld, Gera

international

1



2



3



1 Die 75 1118 mit Volldampf auf der Steigung hinter Busenbach in Richtung Bad Herrenalb

2 Moderne Traktion auf der Albtalbahn: Gelenktriebwagen nach Karlsruhe als Eilzug (!)

Fotos: H.-J. Barteld, Gera

1



2



eisen
bahn

mosaik

1



2



3



4



5



6



Klaus Hollenbach (DMV), Berlin

Die 80 009 – mehr als nur ein Denkmal

Es ist unbestritten, die Dampflokomotive verkörpert für jeden den Begriff Eisenbahn. Erst an zweiter Stelle folgen die Stichworte Schienen und Wagen. Wie viele Söhne zogen ihre Väter (oder war es umgekehrt?) erst zur Lokomotive des Zuges, in den sie dann stiegen, bestaunten ehrfurchtsvoll das Triebwerk und lauschten dem Arbeiten der Luftpumpe? Mancher Vater sah plötzlich seinen erlernten Beruf als verfehlt an, mancher Junge hatte den Wunsch, Lokomotivführer zu werden. Dem technischen Fortschritt gehorchend, sollten nun alle Dampflokomotiven den Weg in den Hochofen antreten. Ob man da nicht eine ...? Keine große, aber vielleicht eine kleine, deren Größenverhältnisse es erlaubten, sie selbst zu besitzen und zu erhalten. Dieser Gedanke ließ mich nicht mehr los. Kurzentschlossen richtete ich 1975 an das Ministerium für Verkehrswesen eine solche Anfrage, glaubte aber nicht an den Erfolg. Doch die Antwort fiel positiv aus! So bemühte ich mich zunächst erst einmal, eine Lokomotive der Baureihe 86 zu erwerben.

Das Unternehmen begann

Nun tat ich aus Idealismus etwas, was manchen in meiner Familie und meinem Bekanntenkreis verwunderte. Meinen Beruf als Kunstschmied mit Meisterbrief gab ich auf, begann bei der Eisenbahn zu arbeiten, im Bw Berlin-Schöneweide als Lokheizer. Denn wie sollte man sonst eine Dampflokomotive kennenlernen? Die Arbeit bereitete mir von Anfang an Freude. An dieser Stelle sei meiner Ehefrau gedankt. Sie hatte und hat für das „Hobby" ihres Mannes viel Verständnis und resignierte nicht! Denn ich war ja nun Schichtarbeiter – mit allen Konsequenzen. Doch zurück zu meinem ursprünglichen Vorhaben, dem Erwerb einer Dampflokomotive. Weitere Anfragen führten mich zur Industriebahn nach Erfurt. Da gab es noch zwei 86er! Nach der Traktionsumstellung auf der Anschlußbahn könnte ich eine Maschine erwerben, hieß die Antwort. Also begann ich zu Hause auf dem eigenen Grundstück mit den Vorbereitungen. Wieder wurden unterschiedliche Kommentare laut. Sie reichten von einer völligen Ablehnung über Unverständnis bis zur Bejahung. Auch Kollegen, selbst mit den Dampflokomotiven verwachsen, tippten sich an die Stirn und lächelten mitleidig. Dennoch: Die Bahnmeisterei Berlin-Grünau half mir und gab alte nicht mehr verwendbare Betonschwellen ab. 15 der benötigten Schwellen mußten hergerichtet werden. Jede einzelne Schwelle wog 250 kg, und die luden mein Bruder und ich auf einen Pkw-Anhänger und transportierten sie nach Hause. Aber noch war keine Lok in Sicht. Nur unverbindliche Zusagen lagen vor. Als die 86er in Erfurt dann endgültig aufs Abstellgleis sollten, bat ich erneut um den Erwerb einer solchen Lok. Nach dem zweijährigen Warten erhielt ich dann eine Absage – Dampflok ade?

Blieben also jene 80er, die noch immer ihren Rangierdienst in den Reichsbahnausbesserungswerken Engelsdorf bei Leipzig und Dresden verrichteten.

Lebenslauf der 80 009 in Stichpunkten

Anlieferung: 12. Dezember 1927
Probefahrt von Königsberg nach Wehlau und Abnahme durch das Reichsbahnzentralamt: 15. Dezember 1927
Beschaffungskosten: 102 950 RM
Bw Halle P: 18. November 1928 bis 20. Juni 1947 (Heimat – Raw Halle)
Laufleistung: 573 631 km
Bw Berlin-Grunewald: 22. Juni 1947 bis 6. März 1948
Bw Berlin Anhalter Bahnhof: 7. März 1948 bis 14. Februar 1951 (Aufarbeitung im Rahmen der Schadgruppe L 4 im Raw Cottbus)
Bw Brandenburg-Altstadt: 1. Mai 1951 bis 26. Mai 1951
Bw Leipzig Hbf West: 27. Oktober 1956 bis 17. September 1963
Laufleistung bis dahin: 758 103 km
Werklok 2 im Raw Halle: Oktober 1963 bis Oktober 1969
Werklok 5 im Raw Engelsdorf: Oktober 1970 bis Mai 1980

Im Mai 1980 war die Lok noch elf Tage in Betrieb. Zu diesem Zeitpunkt hatte sie 1 000 751 km zurückgelegt. Hinzu kommen die anschließenden Fahrten nach Berlin, Müncheberg und in Berlin-Grünau von insgesamt 370 km. Die Lok ist noch mit ihrem ersten Kessel ausgerüstet.

Es wird eine Leipzigerin

Die Direktion für Ausbesserungswerke der Deutschen Reichsbahn nahm mein Anliegen zur Kenntnis und behielt es – wie sich später herausstellen sollte – im Auge. Damals wurden die Maschinen noch benötigt. Ende Dezember 1980 erhielt ich schließlich die Nachricht, daß ich eine Lok der ehemaligen Baureihe 80 des Raw Engelsdorf erwerben könne. Schwarz auf weiß hielt ich sie nun in der Hand, die Nachricht über eine echte Chance!

Die erste Begegnung

Bald danach zog es mich gen Messestadt. Da standen sie nun zusammengekuppelt auf dem Untersuchungskanal, die Werklokomotiven 5 (ex 80 009) und 3 (ex 80 019). Mein Blick fiel immer wieder auf die Lokomotive 5. Auf dem Kesselschild – das einzige an der Maschine verbliebene Originalschild – waren Baujahr, Hersteller und Fabrik-Nummer zu erkennen (1927, Union-Gießerei Königsberg, 2799). (Leider wurde dieses Überbleibsel wenig später abgebaut und entwendet.) Auf dem Führerhausdach befanden sich noch die Original-Lüfteraufsätze. Insgesamt entsprach die Lok weitestgehend dem Originalzustand, wenngleich inzwischen schon einige (aber doch ersetzbare) Teile abmontiert waren. Meine Entscheidung aber stand fest – ich nehme die „5". Zwischen dem Werkdirektor des Raw und mir wurde am 6. März 1981 ein Vertrag abgeschlossen. An diesem Tage also wechselte die nahezu 55 Jahre alte Lokomotive ihren Besitzer.

Der Vertrag war die eine Seite, dessen vollständige Erfüllung die andere. 45 t Schrott mußten dem Raw Engelsdorf übergeben werden. Außerdem war vermerkt, „daß sich die Lok in einem verschrottungsreifen Zustand befindet und nicht einsatzbereit ist". Außerdem stand die Werklok „... seit vielen Monaten ohne Konservierung unter freiem Himmel und weist an allen Bau- und Ausrüstungsteilen Korrosionserscheinungen auf ...". Und weiter hieß es: „Die Übernahme der Lok und die Überführung nach Berlin sowie alle vorbereitenden Maßnahmen haben durch den Übernehmer in eigener Zuständigkeit und auf seine Kosten zu erfolgen".

Am Tag der Vertragsunterzeichnung war meine Frau mit nach Engelsdorf gekommen, wurde es doch Zeit, ihr das neue „Familienmitglied" vorzustellen. Vom Dampflok-Archiv war ihr die 80er schon bekannt, aber „en nature" sieht sie doch gewaltiger aus. An jenem Tag fiel mir meine Frau nicht gerade um den Hals, Proteste aber blieben aus. Und das bedeutet für einen Ehemann, der soeben eine regelspurige Dampflok im Maßstab 1:1 erworben hat, schon viel, sehr viel.

Überführung – aber wie?

Ein glücklicher Umstand kam mir zur Hilfe. Der Leiter des nahegelegenen Bw Engelsdorf fand eine Möglichkeit, die 80 009 hier abzustellen, um sie dann aufzuarbeiten. Und nun konnte ich erleben, welche Anteilnahme die kleine Dampflokomotive in dieser Dienststelle erfuhr. Viele Mitarbeiter halfen, wo es nur ging. Doch blieb immer noch die Frage zu klären, ob die Lok mit eigener Kraft überführt werden kann, zumal eine kalte Überführung ein sehr teurer Spaß sein würde. Die Kesselfrist der Maschine war jedoch abgelaufen, eine erneute Untersuchung des Kessels unumgänglich. Bald war im Raw Engelsdorf ein Mann ausfindig gemacht, der hier früher für Kesselprüfungen an Dampfloks zuständig war. Es war Kollege Stoll – er untersuchte den Kessel der 80 009.

Vier Wochen harte Arbeit

Im Bw standen mir alle Türen und Tore offen. Die Arbeiten an der Maschine

1 Am 19. Juli 1981 ging die 80 009 mit einem Modernisierungswagen auf ihre letzte große Fahrt, von Leipzig nach Berlin.
2 und 3 Einige Wochen später entstanden diese Aufnahmen von der Maschine auf der Anschlußbahn Bahnhof Berlin-Grünau–Flughafen Schönefeld (Diepensee).
4 Auf dem gleichen Gleis fuhr die Maschine am 16. Januar 1982 noch einmal mit einigen Güterwagen.
5 Die 80 009 letztmalig unter Dampf am 16. Juli 1982 in Berlin-Bohnsdorf während der „Fahrt" von der Straße bis zur vorläufigen Standfläche auf dem Grundstück.
6 Die Maschine hat ihr Ziel erreicht. Sie ist noch warm, das Gleis aber wird schon wieder abgebaut.

durfte ich selbst ausführen, für Übernachtung war gesorgt, Ratschläge und Unterstützung fehlten nicht. Zur Seite standen auch Kollegen des Raw Meiningen, die ich durch die Überführung von Lokomotiven der Baureihen 50 und 52 aus dem Bw Berlin-Schöneweide nach dort kannte. Da ging es um das Läutewerk, es mußte – halb über die Rauchkammertür ragend – hinter den Schornstein verlegt werden. Da ging es um den Halter für das Regelspitzenlicht. Strahlpumpen, Kesselventile und Einläufe wurden untersucht. Es würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen, an dieser Stelle auf weitere Einzelheiten einzugehen.
Die Tage im Bw waren ausgefüllt mit einer Unmenge von Kleinarbeiten. Auf dem Waschstand wurde die Maschine gereinigt. Nun war die 80 009 nicht mehr das häßliche Entlein, das sie war, als sie in der Ecke abgestellt ein trostloses Dasein fristete. Schließlich erhielt die Maschine ihre schwarz-rote Farbgebung.

Der Kesselprüfer

Am 9. Juli 1981 war es dann soweit – der Kesselprüfer kam und begutachtete den Lokkessel durch die Waschluken. Am nächsten Tag sollte die Wasserdruckprobe stattfinden. Aber da ließ sich der Regler nicht schließen. Das Wasser lief über und kam aus den Zylinderhähnen wieder heraus. Der Regler mußte erst gangbar gemacht werden. Bloß wie und wann? Eine Woche später sollte die Lok nach Berlin dampfen. Mein Stimmungsbarometer sank. Ich war sauer auf die 009, ging verzweifelt auf den Führerstand, probierte und probierte am Reglerhebel ... und plötzlich – er schloß. Jetzt stieg der Zeiger des Kesselmanometers. Der herbeigerufene Kesselprüfer war schnell zur Stelle – alles in Ordnung. Er fertigte das lang ersehnte Schriftstück aus. Die Mühen hatten sich gelohnt, meine 009 durfte angeheizt werden.
Am Morgen des 10. Juli 1981 gab es dann noch ein unvergeßliches Stelldichein. Zufällig war die nicht betriebsfähige Museumslok, die 80 023, aus Meiningen kommend, in Engelsdorf eingetroffen. Und nun offenbarte sich ein einmaliger Leckerbissen für Fotofreunde: Die 80 009, 80 019 – inzwischen auch im Bw – und die 80 023 konnten gemeinsam auf dem Film festgehalten werden. Mittags wurde die Lok angeheizt und am Nachmittag dann das lang ersehnte Ziel: Ein Achtungspfiff und die 80 009 setzte sich zischend in Bewegung ...

Als 92647 nach Berlin-Schöneweide

Neun Tage danach sollte die Lok nach Berlin fahren. Von der Rbd kam die Fahrplananordnung in Form eines Telegramms, aus dem der Fahrtverlauf zu ersehen war: von Leipzig über Eilenburg, Torgau, Falkenberg und Jüterbog nach Berlin-Schöneweide. Zu meiner Freude erfuhr ich, daß ein im Raw Delitzsch instand gesetzter Schnellzugwagen mit nach Berlin genommen werden darf. Und damit konnte die ganze Familie an dem einmaligen Erlebnis teilhaben. Mein Kollege Max Ketzel vom Bw Berlin-Schöneweide fuhr die Lok, ich als „Linksaußen".
Am Morgen des verregneten 19. Juli 1981 ging es in aller Frühe zur Maschine. Nach und nach trafen meine Familienmitglieder ein, insgesamt zehn Personen. Während der Restaurierung der Lok wurde der Schnellzugwagen mit Hilfe einer Heizlok angenehm vorgewärmt, was von den „Reisenden" aufgrund des feuchtkalten Wetters dankbar registriert wurde. Dann die Bremsprobe, letzte Fotos. Unser Lotse kam auf die Maschine, die Reise konnte beginnen. Um 11.30 Uhr zeigte das Ausfahrsignal „40 km/h, V max". In Richtung Taucha und Eilenburg setzte sich unsere Fuhre in Bewegung.

7



8



Unterwegs

In Eilenburg war der erste „Wasserhalt" vorgesehen. Recht zügig, mit 45 km/h, der Höchstgeschwindigkeit dieser Maschine, rollten wir unserem Ziel entgegen. Verdutzte, aber ebenso erfreute Gesichter von Lokomotivführern und Eisenbahnern auf den Stellwerken gehörten von nun an dazu. Erstmalig erlebte ich das Fahrverhalten der 80er, nicht zu vergleichen mit dem ihrer großen Schwestern, den 50ern und 52ern.
Während der Fahrt zum Wasserkran in Eilenburg plötzlich ein Knall. – Schnell stellte sich die Ursache heraus, das Einströmrohr zum linken Zylinder hatte ein Loch. Der Lokleiter von Eilenburg half schnell und organisierte Schweißtechnik. Bald war der Schaden behoben. Die 80 009 rollte an ihren „Zug". Um 14.20 Uhr fuhren wir weiter. Als wir dann bei Torgau über die Elbebrücke fuhren, erschien unter uns eine Schubeinheit. Wir pfiffen oben mit der Dampfpfeife, und die Antwort von unten blieb nicht aus.
Vor Rehfeld lief die Maschine plötzlich unruhig. Die Steuerung schlug, das Triebwerk konterte. Wir hielten an. Wie immer, wenn man es nicht gebrauchen kann, zeigten alle Signale „grün". Ein wenig ermutigender Tatbestand erwartete uns. Der linke Schieberkreuzkopf hatte sich auf der Schieberstange gelöst. Wir legten den Kreuzkopf provisorisch fest und fuhren in Schrittgeschwindigkeit bis zum 800 m entfernten Stellwerk. Das hier befindliche Überholungsgleis wurde nun zum Reparaturgleis. Der Schieber mußte ausgebaut werden – trotz des warmen Zylinders und strömenden Regens. Nach eineinhalb Stunden waren die Arbeiten beendet. Das Schiebermaß stimmte wieder. Wir meldeten uns abfahrbereit. Gegen 17.30 Uhr rollten wir weiter gen Falkenberg, wo man uns schon erwartete. Im Bw wurde die 009 gedreht, restauriert. Die Stellmuttern auf der Schieberstange waren zu sichern. Auch hier gab es überall hilfsbereite Eisenbahner. Gegen 21.30 Uhr zeigte das Ausfahrsignal „grün". Um 23.00 Uhr erreichten wir Jüterbog – der nächste Halt zum Wassernehmen. Nach kurzem Aufenthalt in Ludwigsfelde, wo der Wasservorrat mit Hilfe eines Schlauchs vorsichtshalber ergänzt wurde, fuhren wir

zügig weiter bis Berlin-Schöneweide. Am 20. Juli 1981 um 2.15 Uhr endete hier die Fahrt. Es war geschafft – die 80 009 ist in Berlin!
Gegen 9.00 Uhr sollte die Maschine nach Berlin-Grünau überführt werden. Als vorläufiges Domizil war das Gelände vom Stammbetrieb des Kombinats für Schienenfahrzeugbau vorgesehen. Der dortige Anschlußbahnleiter unterstützte dieses Vorhaben ebenso wie die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 1/29 des DMV. Nach Berlin-Grünau fuhr die 80 009 vor dem Übergabezug 71154 mit einer Masse von 425 t. Einer meiner Kollegen, ein Dampflokenthusiast durch und durch, ließ es sich nicht nehmen, den Regler zu betätigen, zumal er am 3. Juni 1981 die letzte planmäßige Dampflokfahrt des Bw Berlin-Schöneweide mit der 52 8133 übernommen hatte.

7 Ein einmaliges Fotomotiv konnte am 10. Juli 1981 festgehalten werden: die Lok 80 009 und die Museumsmaschine 80 023 im Bw Engelsdorf (s. a. „me" 12/82, S. 17).

8 Bevor die 80 009 aufs Grundstück des Verfassers fahren konnte, mußte das provisorische Gleis verlegt werden.

9 Die 80 009 wird in Berlin-Grünau auf einen Straßenroller gesetzt (s. a. „me" 12/82, S. 17).

10 Für Aufsehen sorgte am 16. Juli 1982 die Fahrt der 80 009 durch Berlin-Bohnsdorf. Fast ein Jahr zuvor rollte die Maschine mit eigener Kraft von Leipzig nach Berlin.

Fotos: Sammlung Verfasser (1 bis 6), Verfasser (7 bis 10)

9



10



Noch einmal Ausfahrt für die 80 009

Einige Wochen später ergab sich dann noch einmal die Möglichkeit, meine 009 in Bewegung zu setzen. Anläßlich der Sonderfahrt des DMV-Bezirksvorstandes Berlin am 17. Oktober 1981 wollte ich die Maschine als Fotoobjekt zugänglich machen. Der Bezirksvorstand stimmte der Idee zu, knifflige, organisatorische Probleme wurden schnell gelöst.
Nachdem die Lauffähigkeit der Maschine bescheinigt war, rollte die 80 009 am 16. Oktober 1981 mit Ziel Müncheberg zunächst nach Berlin-Schöneweide, wo sie während der Nacht im Schuppen abgestellt wurde. Die für 12.15 Uhr vorgesehene Abfahrt verzögerte sich aber. Schließlich in Müncheberg angekommen, blieb nur wenig Zeit für das Fotografieren. Noch am gleichen Tag ging es zurück nach Berlin-Schöneweide, einen Tag später weiter bis zum vorläufigen Domizil.
Im Dezember 1981 wurde ich aufgefordert, die Lokomotive umgehend abzufahren. Jetzt mußte ein neuer Ort gefunden werden, um das Fahrzeug unterzubringen, ein Umsetzen auf mein Grundstück war noch nicht möglich. Auf dem Gleisanschluß der DR zum Flughafen Schönefeld durfte ich die Lok ab Januar 1982 vorübergehend abstellen. Und zu diesem Zwecke wurde sie am 16. Januar 1982 wieder angeheizt und mit eigener Kraft überführt. Bei herrlichem Sonnenschein und −10 °C fanden sich zahlreiche Fotografen aus der Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" des DMV ein.

Das Ende auf Reichsbahngleisen

Am 10. Juli 1982 wurde die 009 dann von ihrer schützenden Plane befreit und für ihre letzte Sonderfahrt zum Bahnhof Berlin-Grünau angeheizt. Etwa 20 Personen waren dabei, um den Fahrtverlauf bei Temperaturen von 30 °C mitzuerleben. Am Nachmittag stellten wir die Maschine wieder auf dem Anschluß ab. Fünf Tage später verließ meine 009 endgültig ihr gastliches Quartier und dampfte gegen 18 Uhr zum Bahnhof Berlin-Grünau. Dort entfeuerte ich sie, ließ das Wasser aus Kessel und Tender ab und räumte alle Kohlen vom Tender. Am 16. Juli 1982 sollte die Maschine auf das Grundstück überführt werden. Vorausgegangen waren zahlreiche Verhandlungen über das Wie und Wann. Die erforderlichen Spezialfahrzeuge Kran und Straßenroller mußten an einem Tag zur Verfügung stehen. Zwischenzeitlich war schon ein 40 m langes Gleis im Garten entstanden und sorgte bei Nachbarn und Passanten für lebhaftes Interesse. Das Umsetzen auf den Straßenroller, die Fahrt bis zum Grundstück waren Vorgänge, die nicht nur von Eisenbahnfreunden, sondern auch von zahlreichen Anwohnern beobachtet wurden. Um 8.30 Uhr erreichte die Lok ihr endgültiges Ziel, übrigens auf den Tag sieben Jahre nach meiner ersten Anfrage im Ministerium für Verkehrswesen – Zufall.
Die Maschine wurde nochmals angeheizt und mit eigener Kraft in den Garten gefahren. So etwas hatte es in Berlin-Bohnsdorf noch nicht gegeben, Gesprächsstoff gab es reichlich, und besorgte Bürger verständigten sogar die Volkspolizei ...

Vorhaben

Die Lok wird künftig in einem zu ihr passendem Ensemble stehen. Ein stilistisch passender Lokschuppen ist geplant, der die Maschine vor Witterungsschäden schützen soll. Weiteres „Zubehör" ist inzwischen hinzugekommen, etwa ein Wasserkran. Ein zweiflügliges Formsignal und ein Hs-Signal möchte ich noch ergänzen.
Leider weist die 80 009 einen Mangel auf. Wie bereits erwähnt, wurde sie aus etwas übertriebener Sammelleidenschaft ihres Kesselschildes beraubt, und das zu einem Zeitpunkt, wo schon feststand, daß sie nicht verschrottet werden würde – eine unfaire Handlung, wie ich meine. Daher eine Bitte: Sollte ein Leser im Besitz eines passenden Kesselschildes „Union Gießerei Königsberg Pr." sein, möge er dies bitte der Redaktion „modelleisenbahner" mitteilen. Ich wäre an einer Kopie interessiert. Gleiches gilt für ein Firmenschild, das früher am Zylinder und Rahmen angebracht war.

Dank

Abschließend möchte ich noch einmal all jenen Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden danken, die mir halfen, dieses Vorhaben in die Tat umzusetzen. Das gilt auch für den engsten Kreis meiner Familie, der dafür viel Verständnis entgegenbrachte.

Dr.-Ing. Karlheinz Uhlemann, Dresden
und Dipl.-Ing. Wolfram Wagner (DMV), Dresden

Bahnpost auf den sächsischen Schmalspurbahnen

Die Bahnpostbeförderung

Die Aufnahme der Postbeförderung durch die Schmalspurbahnen stellte seinerzeit eine erhebliche Verbesserung des Postverkehrs in den von den Bahnen erschlossenen ländlichen Gebieten dar. Vorher hatte man die gesamte Post mit der Postkutsche und anderen Postfuhrwerken befördert. Das war umständlich, zeitraubend und teuer. Häufig kam es auch zu erheblichen Verspätungen im Postverkehr. Unliebsame Auswirkungen auf das Wirtschaftsleben blieben dadurch nicht aus. Der Schmalspurbahnbau kam also der „Kaiserlichen Reichspost" sehr gelegen. Im allgemeinen wurde der Postverkehr auf der Schiene bereits mit der Bahneröffnung aufgenommen und gleichzeitig der Postkutschbetrieb eingestellt. Mit dem neuen Verkehrsmittel ließ sich der gesamte Postdienst im Einzugsbereich der Bahnen wesentlich effektiver gestalten. In den ersten Jahrzehnten wurde die Post auf fast allen Strecken umgearbeitet*). Ausnahmen bildeten lediglich die Strecken Herrnhut–Bernstadt, Klingenberg-Colmnitz–Mohorn, Lommatzsch–Döbeln und die beiden 1000-mm-Strecken. Bedienstete der Post begleiteten die Postsendungen, stempelten und sortierten sie während der Fahrt. Auf den Unterwegsbahnhöfen tauschte man die Postsendungen mit den Inhabern der örtlichen Agenturen und auf den Anschlußbahnhöfen mit den Bahnposten der Regelspurbahn aus. Die Bahnpostkurse der Schmalspurbahnen unterstanden zumeist örtlichen Postämtern. Natürlich war der Postverkehr auf den Schmalspurbahnen nie sehr umfangreich. Ausnahmen bildeten die Strekken Heidenau–Altenberg, Hainsberg–Kipsdorf, Radebeul–Radeburg und Wilkau–Carlsfeld. Das Postaufkommen erforderte hier den Einsatz gesonderter Bahnpostwagen, während auf den Strecken mit geringerem Postverkehr, kombinierte Post-/Gepäck- und Personenwagen zum Einsatz kamen, in denen die Postsachen ebenfalls umgearbeitet*) wurden. So etwa vollzog sich der Bahnpostverkehr bis in die Mitte der 20er Jahre.
Zu dieser Zeit setzte sich der Kraftwagen als universelles Verkehrsmittel immer mehr durch. Auch die Reichspost beschaffte zunehmend Autobusse und Kraftwagen. Durch die neue Beförderungsart entfielen die Transporte von und zu den Bahnhöfen, das mehrmalige Umladen und schließlich auch die Frachtvergütungskosten an die Bahn. Wie genau die Post damals kalkulierte, zeigt ein Beispiel aus dem Jahre 1926: Für den Pakettransport von Heidenau nach dem 6 km entfernten Weesenstein benötigte die Post einen vierachsigen Güterwagen. Sein Einsatz hätte (6 km × 4 Achsen × 0,177 RM/Achskilometer =) 4,25 RM gekostet. Demgegenüber war der Lkw „Phänomobil" mit 3,– RM für die Hin- und Rückfahrt wesentlich billiger.
So wurde der ohnehin rückläufige Bahnpostverkehr mehr und mehr „verkraftet". Für die Einzugsgebiete der Bahnen richtete die Post eigene Bus- und Lkw-Linien ein. Auf den Schmalspurbahnen dagegen wurde mit Ausnahme der Strecken Cranzahl–Oberwiesenthal und Wilkau (heute Wilkau-Haßlau)–Wilzschhaus (später Schönheide Süd) die Umarbeitung*) aufgegeben. Die übrigen Bahnen wurden höchstens noch für den Postbeutel- oder Postsacktransport benutzt. Der größte Teil der Bahnen transportierte bis 1944/45 keine Post mehr.
Während des zweiten Weltkriegs wurde die Bahnpostbeförderung erneut aktuell, da es der Post an Kraftfahrzeugen fehlte. Die Aufsicht über die verschlossenen Postsäcke übernahmen in der ersten Zeit die Zugbegleitpersonale, später wieder Postangestellte. Auf den Strecken Hainsberg–Kurort Kipsdorf, Freital–Nossen, Radebeul–Radeburg, Klingenberg-Colmnitz–Frauenstein, Mulda–Sayda und Wolkenstein–Jöhstadt wurde zusätzlich zu den Strecken Wilkau-Haßlau–Schönheide Süd und Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal die Postbeförderung und -umarbeitung*) wieder aufgenommen.
Als sich zu Beginn der 50er Jahre die Lage wieder stabilisierte und die Deutsche Post über genügend Kraftfahrzeuge verfügte, gab man nach und nach den Postverkehr auf der schmalen Spur gänzlich auf. Die letzte Bahnpost mit Umarbeitung*) befand sich im Zug 11281 auf der Strecke Mulda–Sayda. Sie stellte 1961/62 ihre Arbeit ein. Der letzte derzeit bekannte Stempelabschlag dieser Bahnpost stammt vom 7. April 1961. In der Folgezeit übernahmen verschiedene Schmalspurbahnen noch gelegentliche Posttransporte, insbesondere bei Katastrophen oder bei Straßensperrungen. Auch Briefbeutel waren mitunter noch zu befördern, auf dem Zittauer Schmalspurnetz übrigens noch heute!
Die Tabelle 1 enthält alle bisher bekannten Daten in einer Übersicht. Abb. 1 zeigt einen späten Stempelabschlag der Bahnpost Radebeul Ost–Radeburg.
Mit der Aufnahme des Traditionsbetriebs auf der Strecke Radebeul Ost–Radeburg konnte mit Unterstützung der AG 3/58 des DMV zu besonderen Anlässen ein Sonderbahnpostverkehr eingerichtet werden. Bisher fanden an folgenden Tagen Postbeförderungen statt:
– *19. August 1979:* Sonderfahrt zur Briefmarkenausstellung „DDR 79"; Transport in verschlossenen Säcken im Gepäckwagen, Beförderungsstempel, Sonderstempel.
– *16. September 1979:* Sonderfahrt „95 Jahre Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg"; ovaler Beförderungsstempel im Ge-

1


2


1 Stempelabschlag einer Bahnpostbeförderung auf der Strecke Radebeul Ost–Radeburg
2 Mit der Sonderbahnpost am 16. September 1984 auf der Strecke Radebeul Ost–Radeburg beförderter Brief mit ovalem Beförderungsstempel und Sonderstempel
3 Maßzeichnung Postwagen, Baujahr 1881 (Maßstab 1:87)
4 Maßzeichen Postwagen, Baujahr 1883 bis 1901 (Maßstab 1:87)
5 Postwagen Nr. 1703 (Baujahr 1892) vor seiner Aufarbeitung, als Bahndienstwagen 97-09-65 im April 1967

päckwagen, Sonderstempel des Postamts Radebeul 1.

– *17. Oktober 1981:* Sonderfahrt „100 Jahre sächsische Schmalspurbahnen"; ovaler Beförderungsstempel und Entwertung mit Sonderstempel durch das Postamt Radebeul 1 während der Fahrt im Gepäckwagen.

– *16. September 1984:* Sonderfahrt „100 Jahre Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg"; neuer ovaler Beförderungsstempel im Gepäckwagen und Entwertung mit Sonderstempel im PA Radebeul 1 (Abb. 2). Insgesamt wurden an diesem Tag über 30 000 Postsachen befördert!

– *31. August 1986:* Sonderpostbeförderung durch den Kulturbund der DDR im Rahmen des Traditionsbetriebs in Radebeul.

– *1. Dezember 1988:* Sonderpostbeförderung durch den Kulturbund der DDR anläßlich des 60jährigen Bestehens des Karl-May-Museums in Radebeul.

Eine weitere Sonderpostbeförderung gab es am 3. September 1983 anläßlich des 100jährigen Bestehens der Strecke Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf, auch hier mit Beförderungs- und Sonderstempel.

Fahrzeuge für die Bahnpostbeförderung

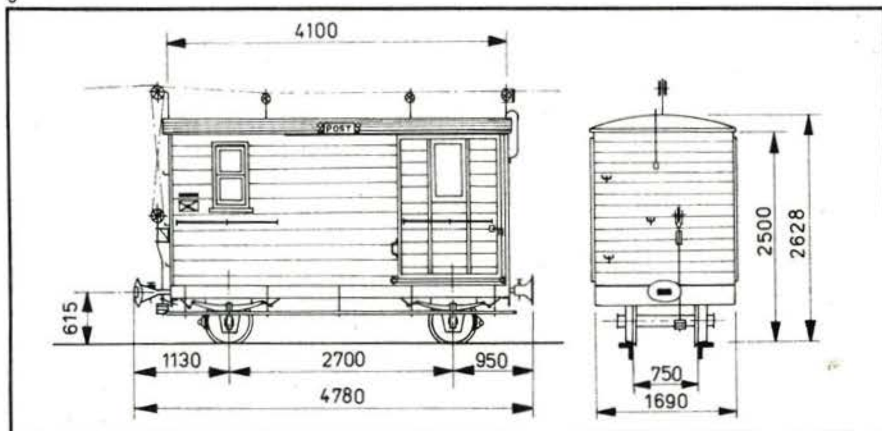
Mit der Eröffnung des Bahnpostverkehrs beschaffte die Königlich-Sächsische Staats-Eisenbahn (K. Sächs. Sts. E. B.) bereits im Jahre 1881 vier kleine zweiachsige Postwagen, die in den eigenen Werkstätten im damaligen Chemnitz entstanden. In ihren Hauptabmessungen stimmten sie völlig mit den ersten Gw-Wagen überein. Die Wagen wurden an die „Kaiserliche Reichspost" vermietet. Abb. 3 beweist, wie winzig diese Wägelchen waren, die eine Eigenmasse von nur 2,65 t hatten und über Heberleinbremse, Ofenheizung und Ölbeleuchtung verfügten. Benutzt wurden die Fahrzeuge bis etwa 1920; über ihren Verbleib ist nichts bekannt.

Die Inbetriebnahme weiterer Schmalspurbahnen und der steigende Bahnpostverkehr veranlaßten die Kaiserliche Reichspost ab 1883, über einen längeren Zeitraum eigene, größere, jedoch ebenfalls zweiachsige Wagen zu beschaffen. So wurden bis 1901 von verschiedenen Herstellern insgesamt 22 Wagen dieses Typs I^{b} geliefert. Mit einem solchen Wagen konnten immerhin 4 t Postsachen befördert werden. Der Preis für einen Wagen betrug 1883 2 470 Mark; er erhöhte sich bis 1895 auf 3 450 Mark. Die Achsen waren wie die der älteren Wagen als einachsige Drehgestelle ausgebildet. Die Hauptabmessungen können aus Abb. 4 entnommen werden.

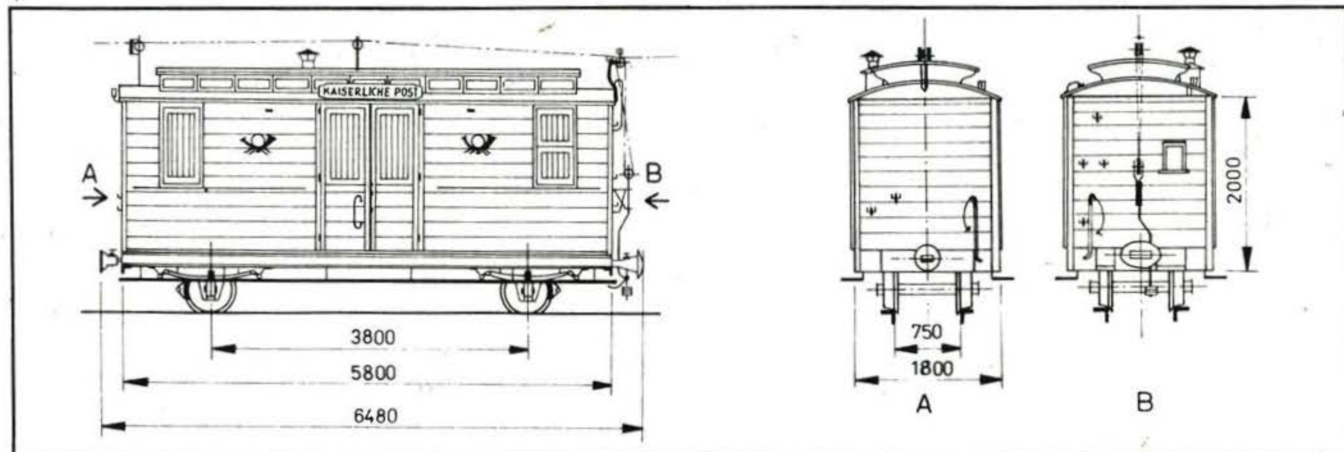
Diese Wagen prägten über mehrere Jahrzehnte hauptsächlich das Bild der Bahnpostbeförderung. Erst mit der zunehmenden Verlagerung des Postverkehrs auf die Straße wurden sie überflüssig. Der größte Teil verfiel der Verschrottung, einige Exemplare baute man zu Bahndienstwagen um. Diesem Umstand ist es zu verdanken, daß uns zwei dieser Wagen erhalten geblieben sind. Ein Exemplar, der Wagen 1703, ist Bestandteil des Museumszuges in Radebeul Ost. Abb. 5 zeigt ihn noch als Bahndienstwagen 97-09-65 im Jahre 1967. Der Wagen Nr. 1700 wurde 1982 „entdeckt"; er diente als Hühnerstall und konnte vom Schmalspurmuseum Oberrittersgrün als Geschenk erworben werden. Beide Wagen wurden von Mitgliedern des DMV liebevoll restauriert und können in altem Glanz bewundert werden.

Das weitere Ansteigen des Bahnpostverkehrs nach der Jahrhundertwende führte schließlich zur Beschaffung größerer, jetzt vierachsiger Fahrzeuge durch die „Kaiserliche Reichspost." Die beiden ersten Wagen dieser Gat-

3



4



5



6

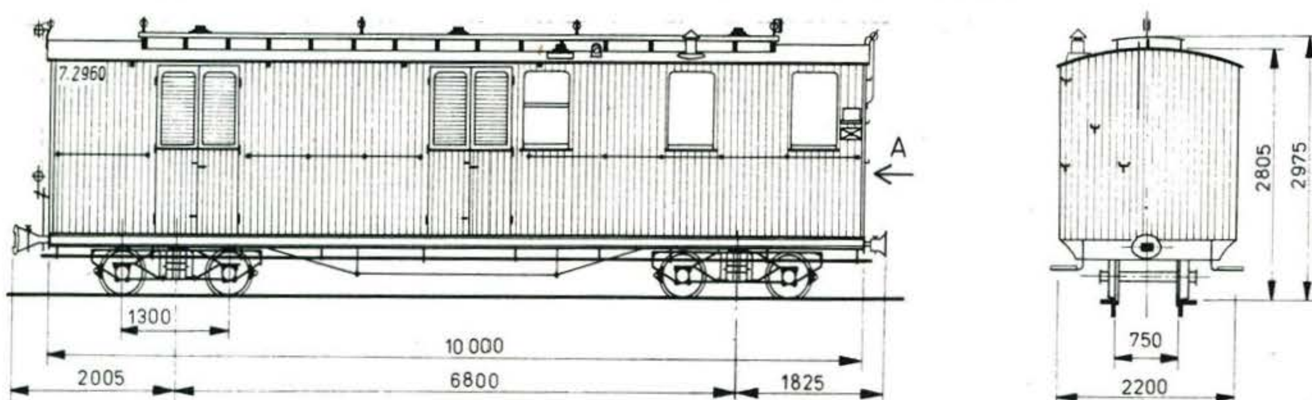


Tabelle 1 Der Bahnpostbetrieb auf den sächsischen Schmalspurstrecken

Strecke	Bahnpostbetrieb Aufnahme	Bahnpostbetrieb Einstellung	Bemerkungen
Zittau–Hermsdorf	11. 11. 1884	etwa 1930	A, anschl. T bis 1945
Zittau–Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf	15. 12. 1890	etwa 1935	A, anschl. T bzw. B bis heute
Herrnhut–Bernstadt	1. 12. 1893	1945	T
Taubenheim–Dürrhennersdorf	1. 11. 1892	etwa 1930	A, anschl. T bis 1945
Goßdorf-Kohlmühle–Hohnstein	1. 5. 1897	etwa 1930	A, anschl. T bis Herbst 1948
Heidenau–Altenberg	17. 11. 1890 bzw.		A, eventuell weiter T
	10. 11. 1923[1]	etwa 1927	
Klotzsche–Königsbrück	17. 10. 1884	31. 3. 1897	A
Radebeul–Radeburg	16. 9. 1884	etwa 1934	A
	1944/45	29. 9. 1951	A, B bis etwa 1965
Hainsberg–Kipsdorf	1. 11. 1882 bzw.		
	3. 9. 1883[1]	19. 11. 1929	A, anschl. T
	1944	17. 8. 1952	A, bis 1969 B
Potschappel–Nossen	1. 10. 1886 bzw.		A, etwa 1933–1944 T
	1. 2. 1899[1]	1952	
Klingenberg–Frauenstein	15. 9. 1898	etwa 1950	A (zwischenzeitlich T)
Klingenberg–Mohorn	1. 10. 1921 bzw.	?	1925 T zwischen Klingenberg u. Niederschöna
	1. 11. 1923		
Wilsdruff–Meißen	1. 10. 1909	etwa 1925	A (T bzw. B bis etwa 1960)
Meißen–Lommatzsch	1. 10. 1909 bzw.		A, evtl. weiter T
	1. 12. 1909[1]	11. 6. 1930	
Lommatzsch–Döbeln	27. 11. 1911	3. 1. 1970	T
Döbeln–Mügeln	1. 11. 1884	30. 9. 1929	A (bis 1952 T)
Oschatz–Nebitzschen	7. 1. 1885 bzw. 1. 11. 1888[1]	30. 9. 1929	A (bis 1950 T)
Nebitzschen–Kroptewitz	postseitig nicht benutzt		
Oschatz–Strehla	1. 1. 1892	30. 9. 1929	A (bis 1951 T)
Mulda–Sayda	1. 7. 1897	1961/1962	A (zwischenzeitlich T)
Hetzdorf–Großwaltersdorf	1. 12. 1893	nach dem 18. 7. 1945	A
Wolkenstein–Jöhstadt	1. 6. 1892	9. 7. 1950	A (zwischenzeitlich T)
Schönfeld–Thum	1. 12. 1888 bzw. 1. 5. 1906[1]	1927/1928	A (Schaffnerbahnpost)
Willischtal–Thum	15. 12. 1886	etwa 1935	A, anschl. evtl. T (Schaffnerbahnpost)
Thum–Meinersdorf	1. 10. 1911	1927/1928	A (T bis 1. 6. 1957 Meinersdorf–Hormersdorf)
Wilkau–Carlsfeld	ab 17. 10. 1881 abschnittsweise[1]	17. 2. 1958	A
Grünstädtel–Oberrittersgrün	1. 7. 1889	28. 2. 1931	A
	1945	etwa 1950	T
Mosel–Ortmannsdorf	1. 11. 1885	März 1939	A
	1. 5. 1944	20. 5. 1951	T
Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal	20. 7. 1897	15. 5. 1949	A
1 000-mm-Schmalspurstrecken:			
Klingenthal–Sachsenberg	eventuell zeitweise		T
Reichenbach–Oberheinsdorf	1. 10. 1909	5. 12. 1955	T

Legende:
A – begleitende Bahnpost mit Umarbeitung*
T – Transportbahnpost mit oder ohne Begleitung
B – Briefbeutelbeförderung
1) Aufnahme des Bahnpostbetriebs mit der Eröffnung von Teilstrecken

7



Tabelle 2 Übersicht über die sächsischen Schmalspur-Bahnpostwagen

Wagen-Nr. (K. Sä. Sts. E. B.) bis 1927	Wagen-Nr. (DRG) ab 1927	Wagen-Nr. (DR) ab 1950	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
Eigenbau-Postwagen der K. Sä. Sts. E. B.					
1501	–[1]	–	Chemnitz	1881	PA Geyer
1502	–	–	Chemnitz	1881	PA Kirchberg
1503	–	–	Chemnitz	1881	PA Thum
1504	–	–	Chemnitz	1881	PA Strehla
Gattung D Post (zweiachsige Personenwagen 4. Kl. mit Postabteil)					
95	1701	–	Chemnitz	1886	LüP 6 520 mm
111	1702	–	Chemnitz	1886/1888 (?)	LüP 6 520 mm
195	1703	–	Chemnitz	1891	LüP 7 110 mm
249	1704	–	Chemnitz	1896	LüP 7 110 mm
Postwagen Gattung I^b					
1134, 1135	–[1]	–	Chemnitz	1883	1134: Hainsberg
1421	–	–	Chemnitz	1889	
1472, 1473	–	–	Chemnitz	1889	
1538–1540	–	–	Breslau	1890	Müglitztalbahn
1543, 1544	–	–	Breslau	1890	
1689–1691	–	–	Görlitz	1892	1689: Hainsbg. 1690: Müglitz.
1700–1704	–	–	Görlitz	1892	1700: Rittersgr. 1703: Rbl. Ost
1717–1718	–	–	Görlitz	1892	1717: Zittau
2037	–	–	Görlitz	1898	
2291	–	–	Werdau	1901	
Postwagen Gattung II^b					
2679, 2680	–	–	Bautzen	1908	zwei Wagenkästen
2960, 2961	–[1]	7.2960	Bautzen	1912	sind erhalten
Neubaupostwagen der DP					
–	–	7.2491	Görlitz	1950	Einsatz nur
–	–	7.2492	Görlitz	1950	Wilkau–Schönh. Süd

Hersteller
Chemnitz – Werkstätten der K. Sächs. Sts. E.B. im damaligen Chemnitz
Breslau – Waggonfabrik Breslau
Görlitz – Waggonbau Görlitz
Werdau – Waggonbau Werdau
Bautzen – Waggonfabrik Bautzen vorm. Busch & Co.
1) Eigentümer: Deutsche Reichspost/Deutsche Post

6 Maßzeichnung Postwagen Gattung II^b

7 Vierachsiger Postwagen Gattung II^b in Meinersdorf (Ursprungsausführung mit geteilten, eckigen Fenstern)

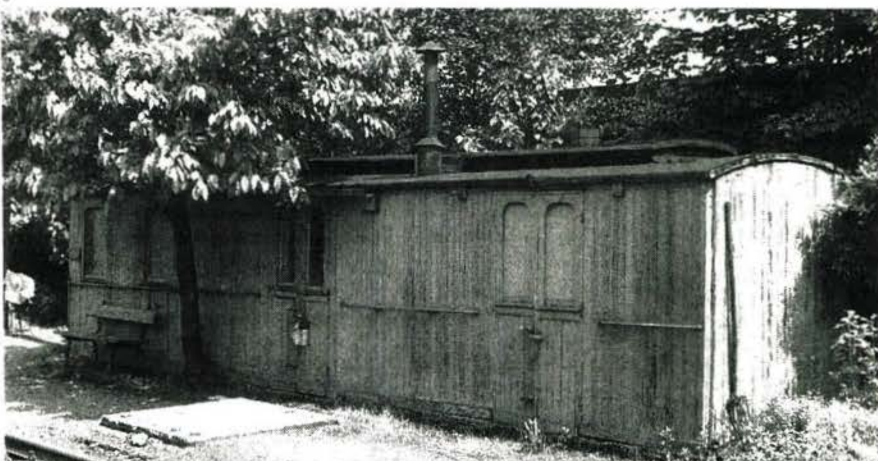
8 Wagenkasten eines ehemaligen Postwagens der Gattung II^b in Freital-Hainsberg

9 Maßzeichnung Neubaupostwagen Baujahr 1950 (Maßstab 1:87)

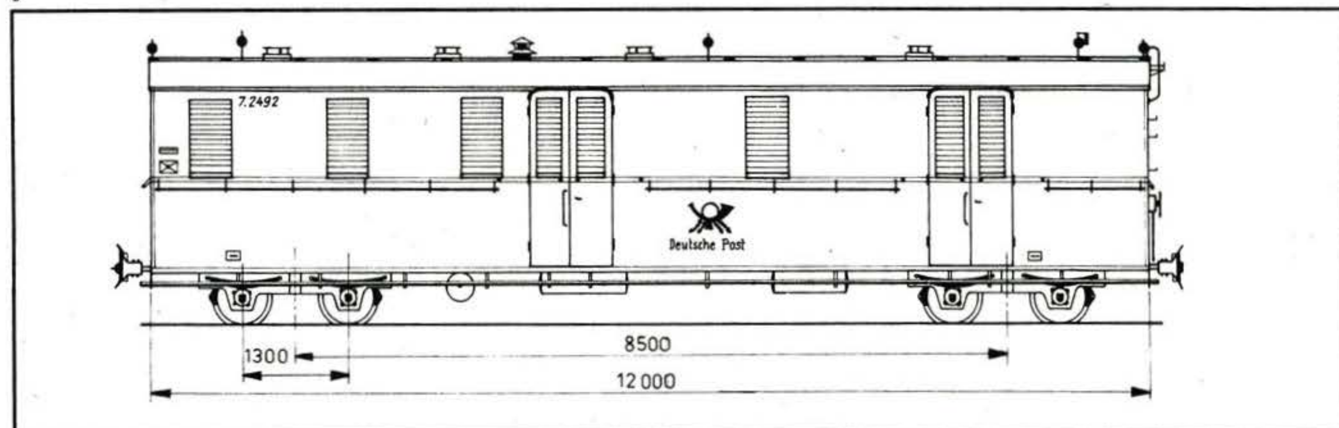
10 Neubaupostwagen Nr. 7.2492, abgestellt in Kirchberg am 28. August 1958

Fotos: Dr. K. Uhlemann, Dresden (5 und 8); G. Meyer, Aue (10); Sammlung G. Meyer, Aue (7); Reprovorlagen der Verfasser (1 und 2); Zeichnungen: Dr. K. Uhlemann, Dresden

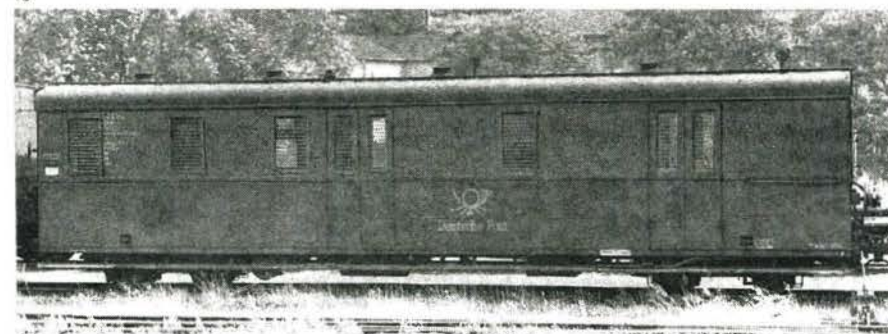
8



9



10



tung II^b konnten 1908 in Dienst gestellt werden, zwei weitere folgten 1912. Die Masse dieser Wagen betrug 8,7 t. Beleuchtet waren die Fahrzeuge zunächst mit Gaslampen, später erhielten sie elektrische Beleuchtung. Auch das Äußere erfuhr irgendwann eine Modernisierung. Während die Reproduktion (Abb. 7) die Ursprungsausführung zeigt, ist in der Maßzeichnung (Abb. 6) das spätere Aussehen dargestellt.

Eingesetzt waren diese Wagen hauptsächlich auf der Strecke Heidenau–Altenberg sowie auf den Freitaler Strecken und auf dem Thumer Netz. Ein solcher Wagen mit der Nr. 72960 existierte noch 1958. Er unterstand dem Bahnpostamt 32 in Leipzig und war auf der Strecke Wilkau-Haßlau–Schönheide Süd eingesetzt. Da die Bahnpostwagen in den Umzeichnungsplänen von 1927 und von 1950 nicht enthalten sind, können wir nur vermuten, daß es sich um den 1912 gebauten Wagen Nr. 2960 handelt.

Ein gut erhaltener Wagenkasten dieses Typs, dessen Nummer nicht bekannt ist, dient im Bahnhof Freital-Hainsberg als Unterkunft für die Wagenreinigungskräfte (Abb. 8).

Ein weiterer Wagenkasten dieses Typs wurde 1986 von Mitgliedern der „Interessengemeinschaft Verkehrsgeschichte" im Kulturbund der DDR in der Gemeinde Dittmannsdorf entdeckt (siehe „me" 6/87, S. 11).

Im Jahre 1950 bestellte die Deutsche Post nochmals zwei vierachsige Postwagen, die vom VEB Waggonbau Görlitz gebaut wurden und die Nummern 72491 und 72492 erhielten. Die Maßzeichnung (Abb. 9) zeigt die beachtlichen Abmessungen dieser Wagen, die 14 t wogen und 6 t Postgut laden konnten. Die Wagenbreite ist nicht bekannt, deshalb fehlt die Stirnansicht. Die ebenfalls dem BPA Leipzig unterstehenden Wagen waren ausschließlich auf der Strecke Wilkau-Haßlau–Schönheide Süd bis zur dortigen Einstellung des Postverkehrs am 17. Februar 1958 im Einsatz. Entsprechend dem damaligen Stand waren sie recht modern ausgestattet: elektrische Beleuchtung, Niederdruck-Umlaufheizung, Körtingbremse und Heberleinleitung, so daß sie auch in „gemischten Zügen" (Wagen mit Körtingbremse und Wagen mit Heberleinbremse) eingesetzt werden konnten. Abb. 10 zeigt eines der wenigen Fotos, die von diesem Wagentyp existieren. Später wurden die Fahrzeuge im Raw Karl-Marx-Stadt in meterspurige Reisezugwagen für die Harzquerbahn umgebaut. Mit den Nr. 900-517 und 900-518 bezeichnet, sind sie inzwischen modernisiert worden.

Nicht unerwähnt sollen die zweiachsigen kombinierten Post-/Gepäckwagen und die zweiachsigen Personenwagen mit Postabteil (Gattung D Post) bleiben. Sie waren auf den Strecken mit geringem Postverkehr anzutreffen. Bekannt ist der Einsatz des Post-/Gepäckwagens Nr. 1489 um 1925 auf der Strecke Kohlmühle–Hohnstein.

Die Tabelle 2 vermittelt einen Überblick über alle Postwagen und über die Personenwagen mit Postabteil.

Die Erforschung der Geschichte der Bahnpost auf den sächsischen Schmalspurbahnen ist recht kompliziert, da auf wenig Archivmaterial zurückgegriffen werden kann. Die Autoren sind deshalb für ergänzende Hinweise aus dem Leserkreis jederzeit dankbar.

*Fachausdruck aus dem Bahnpostwesen: Post wurde abgestempelt und sortiert.

40 Jahre Modelleisenbahn-Industrie in der DDR

Lothar Nickel (DMV), Berlin

Von der Ausgangsbasis zum Beginn

Teil 1

Vor mehr als drei Jahren erinnerten wir an die „Kleine Eisenbahn zur Stunde Null" (siehe „me" 1 bis 5/86), also an die Entwicklung des Modellbahnwesens 1945 bis zur Geburt der Modellbahnindustrie in unserem Land. Im folgenden sollen nun die Jahre des Wachsens bis in die Gegenwart nachgezeichnet werden. Da dieses – um mit Fontane zu sprechen – ein weites Feld ist, wird unser Augenmerk vornehmlich auf die Fahrzeuge der kleinen Eisenbahn gerichtet sein, ohne jedoch das gesamte Umfeld, das Zubehör, zu vergessen. Allerdings können die tausenderlei Dinge, die eine Modelleisenbahnanlage erst zu einer solchen werden lassen, nicht lückenlos dargestellt werden. Was stand also dem Freund der kleinen Bahn zum Beginn der 50er Jahre zur Verfügung, um seine Wünsche in Abhängigkeit von seinen Finanzen erfüllen zu können?

Zunächst zur Nenngröße 0

Der Nenngröße 0 hatten sich die Hersteller Liebmann in Stadtilm, Zeuke und Stephan, beide in Berlin, verschrieben. Liebmann bot u. a. eine zweiachsige Spielzeuglokomotive mit Tender sowie eine sehr verkürzte Schnellzuglokomotive der Achsfolge 2'C1' an. Dazu gab es ein recht großes Sortiment an Güter-, Personen- und Schnellzugwagen, das aus Metall noch weitgehend handwerklich produziert wurde. Diese Fahrzeuge näherten sich längenbezogen bereits ihren Vorbildern. Ein vierachsiger Triebwagen wirkte dagegen, begründet durch seine Konstruktion, recht plump und spielzeughaft. Gleiches traf für eine Ellok zu.

Die Firma Zeuke & Wegwerth hatte dagegen eine industrielle Fertigung konsequent eingeführt und stellte Fahrzeuggehäuse, Drehgestelle und Räder aus Duroplasten her. Neben Schnellzugwagen in verkürzter Ausführung wurden in dieser Technologie ebenfalls zwei Lokomotiven – eine B-Tenderlokomotive und eine 2'C-Stromlinien-Schnellzuglokomotive – angeboten. Ansonsten gab es kurze Güter- und Personenwagen aus Blech.

Die Modellbauwerkstatt Rolf Stephan schließlich baute Industriemodelle auf Bestellung. Ähnlich sah es bei Eisenbahnmodellen aus. Lediglich der Bausatz einer Rangierlok der BR 80 aus Metallgußteilen wurde in geringen Stückzahlen für Modelleisenbahner angeboten. Es bestand hier ein gravierender Unterschied zu den Bahnen der vorgenannten Hersteller.

Die technischen Systeme aller drei Firmen waren unterschiedlich. Liebmann benutzte das althergebrachte Dreischienen-Zweileitersystem, allerdings im Gleichstrombetrieb; Zeuke ein Dreischienen-Dreileitergleis, dessen drei voneinander isolierte Schienen nicht für einen Zweizugbetrieb genutzt wurden, sondern bei der benutzten Wechselspannung dem Fahrtrichtungswechsel dienten. Dadurch ersparte man sich im Triebfahrzeug einen Umschaltmagneten. Deshalb konnten hier weder Wendeschleifen noch Gleisdreiecke vorgesehen werden. Der Stromabnahme dienten Pilzschleifer. Die Kupplungen waren beim Fabrikat Liebmann relativ zierlich und nur von Hand zu bedienen. Zeuke & Wegwerth dagegen rüsteten ihren Fahrzeugpark mit automatischen Kupplungen aus, die mit einem Entkupplungsgleis getrennt werden konnten. Die Firma bot auch Zubehör wie Signale, Schranken und Bahnhofsleuchten an, ebenfalls ein gutes Ersatzteilsor-

1

PIKO
MODELLBAHN

TRIEBFAHRZEUGE
Einfach
Funktionssicher
Preiswert

E-Lok Nr. 108 107

Dampf-Lok Nr. 108 108
Tender Nr. 108 109

Rangier-Lok Nr. 108/110

Diese Loks können mit den auf Seite 10 und 11 beschriebenen Zuggarnituren geliefert werden.

1 Die drei 1950er Erstentwicklungen eines Chemnitzer SAG-Betriebes (später VEB RFT Gerätewerk Karl-Marx-Stadt) auf einen Blick im Piko-Katalog des Jahres 1952. Ende 1951 hatte der VEB Elektroinstallation Sonneberg-Oberlind die Produktion übernommen.

2 Ein weiteres Katalogblatt von 1952 zeigt die damaligen Reisezugwagen hinter den im gleichen Jahr vorgestellten Modellen der Baureihen E 44 und E 46.

3 und 4 Im Güterwagensortiment gab es bereits eine Leig-Einheit und Drehschemelwagen mit Balkenladung.

2

SCHNELLZUG

Nr. 104 12 Bestehend aus: Schnellzuglok E 46, Packwagen, Schnellzugwagen, Speisewagen und Schienenoval, im Geschenkkarton, komplett mit Netzanschlußgerät. Diese Garnitur kann auch mit der Lok E 44 geliefert werden.

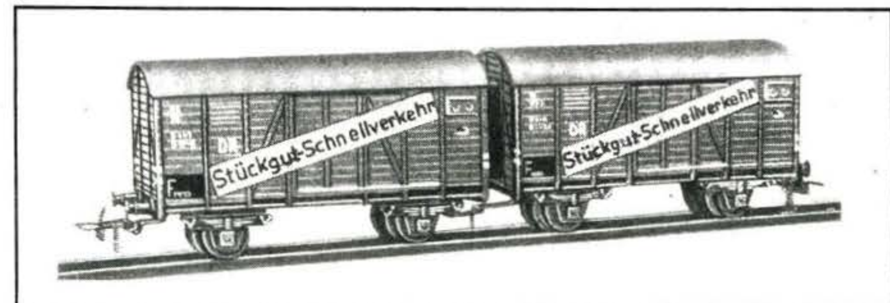
PERSONENZUG

Nr. 104 11 Bestehend aus: Personenzuglok E 44, Packwagen, zwei Personenwagen und Schienenoval, im Geschenkkarton, komplett mit Netzanschlußgerät.

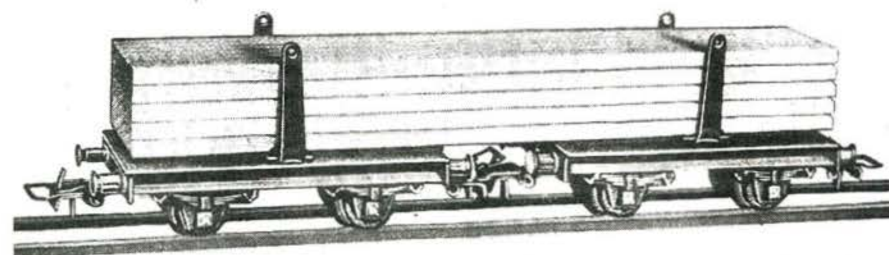
timent. Außerdem gab es billige Uhrwerk-Sortimente mit zweischienigen Gleisstücken. Weichen und Kreuzungen vervollständigten die Dreischienensortimente beider Hersteller.
Der Modellbauer Stephan sah für seine BR 80 „selbstverständlich" das Zweischienen-Zweileiter-Gleichstromsystem vor, stellte aber außer der Lok keine Teile für die Nenngröße 0 her.
Liebmann und Zeuke & Wegwerth fertigten Spielzeugeisenbahnen an, die für damalige Verhältnisse nicht billig waren und außerdem einigen Platz beanspruchten, der kaum zur Verfügung stand. Dadurch hielt sich die Verbreitung dieser Sortimente in Grenzen.

Hier wurden bis 1962 nur noch die Uhrwerkbahnen produziert. Und damit war allgemein die Nenngröße 0 endgültig „scheintot", wie sich später herausstellen sollte. Die eingehende und reichhaltig illustrierte Geschichte der Nenngröße 0 ist in der Beitragsfolge „Die Entwicklung großspuriger Bahnen in der DDR" im „me", Hefte 4 bis 6/84, nachzulesen. Beide Hersteller boten nun Nenngrößen an, deren eine, S, unbedingt als Fehlgriff bewertet werden muß. In Stadtilm kehrte man damit zum Spielzeug zurück, obwohl einer solchen Bahn schon Anfang der 50er Jahre kein Erfolg beschieden war, als nämlich die Nürnberger Firma Karl Bub diesen Ver-

3



4



Jetzt mehr Vorbildtreue

Die weitere Entwicklung brachte nur wenig Neues, aber Gutes, Vorbildnahes! So brachte die Firma Liebmann nach der Verstaatlichung bald eine gut gelungene Lokomotive der BR 01 sowie eine BR 64 heraus, die die Modellbahnerherzen höher schlagen ließen. Dazu gesellte sich noch der damals bei der Deutschen Reichsbahn brandneue Doppelstockzug.
Bei Zeuke & Wegwerth konzipierte man die Schnellzuglokomotive neu als 1'C1'-Maschine und verwendete deren Triebgestell als Basis für eine neue C-Tenderlokomotive. Mitte der 50er Jahre kam noch eine sehr gut proportionierte Ellok der BR E 44 hinzu sowie eine kleine Spielzeug-Diesellokomotive. Beide Hersteller bewegten sich auf eine echte Modelleisenbahn zu. Dennoch entsprach der Absatz nicht den Erwartungen.

Neue Wege beschritten

Im Jahre 1956 stellte der VEB Metallwarenfabrik Stadtilm, vormals Liebmann, die Produktion von Bahnen der Nenngröße 0 ein. 1960 folgte Zeuke.

such unternahm. Zeuke & Wegwerth arbeitete inzwischen mit staatlicher Beteiligung und brachte 1958 die ersten Modelle der aus England (Firma Tri-ang) „importierten" Nenngröße TT heraus. Auch hierzu existierte in der BRD ein Pendant, das Rheinische Guß- und Armaturenwerk Rokal in Lobberich. Hier waren 1950 erstmals recht plump wirkende Bahnen dieser Größe produziert worden. Etwas später fand man aber bei Rokal den Weg zu guten Modellen.

H0 eroberte weiter die Modellbahnwelt

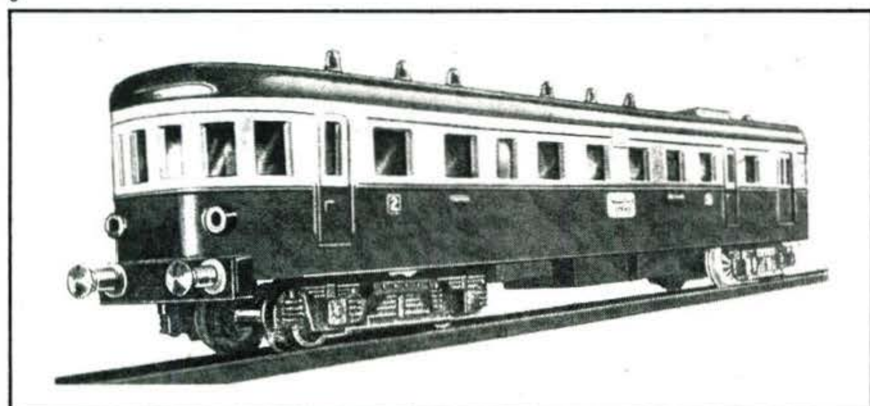
Wenden wir uns nun der damals wie heute am weitesten verbreiteten Nenngröße H0 zu, die zusammen mit dem Zweischienen-Zweileitersystem erst 1952 „amtlich beglaubigt" worden ist. Mit dem Pico-Express wurde das Zweileiter-System in der DDR industriell eingeführt. (Pico – „Pionier-Construction"). An dieser Stelle soll aber zunächst über Hersteller und Angebot der damaligen Zeit berichtet werden. Der VEB Elektroinstallation Oberlind (Pico-Express) in Sonneberg stellte 1952 seine drei Anfangs-„Modelle" her: die viel zu wuchtig geratene 1'B1'-Lokomotive, die E 18 in arg gestauchter B-Ausführung sowie die Stromlinienlokomotive in gleicher Achsfolge mit „hochbeinigem" Tender, zweiachsig. Es waren Prachtstücke in Wechselstromausführung mit Schaltrelais, denen man ihre Verwandtschaft mit den Vorkriegsmodellen von Trix und Märklin noch auf den ersten Blick ansah. Die mit 190 mm viel zu kurzen Schnellzugwagen hatte man auch niedriger und schmaler ausgeführt, um ihre „Kürze" etwas zu kaschieren. Ebenso sahen die zweiachsigen Personenwagen mit geschlossenen Endbühnen aus. Die Güterwagen, offen und gedeckt, zeigten bessere Proportionen. Alle Wagen wiesen Bakelit-Gehäuse auf Metallfahrwerken auf; die Lokomotiven dagegen fast ausschließlich Metallgußteile (Rahmen, Räder auf einer Seite, Gehäuse).

Gützold, Schicht, Herr und andere

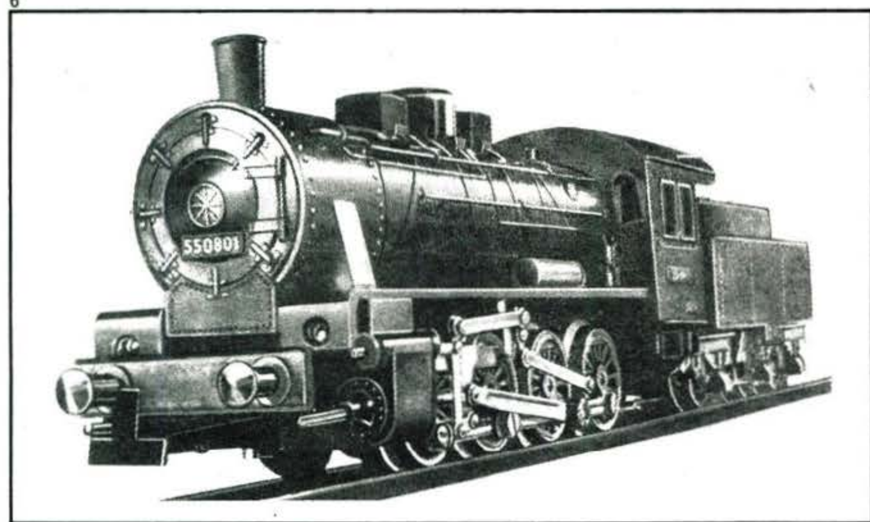
Von der Firma Johannes Gützold, Zwikkau, war nach der Vorläufer-B-Lok für Wechselstrom- und Dreischienengleisbetrieb das Modell der BR 24, wenn auch ohne Steuerungsteile, erschienen. Der Hersteller hatte die Bauweise des integrierten Motors mit Stirnradgetriebe verlassen und diesen in das Führerhaus mit parallel zur Längsachse der Lokomotive liegender Motorwelle mit Schnecke und Ritzel auf die Treibachse wirkend verlagert. Alle Achsen waren über Zahnräder angetrieben.
Weiter sei die Firma Gerhard Schicht, Dresden, genannt, die ihre Produktion mit einer Lokomotive der BR 03 und verkürzten Schnellzugwagen einleitete. Die leider viel zu hoch geratene Maschine, deren Fahrwerk in der althergebrachten Platinenbauweise mit integriertem Motor und Stirnrädergetriebe (erst später Rundmotor mit Schneckenwelle) konstruiert worden war, erinnerte an den von der englischen Firma Hornby-Dubl0 angewendeten 00-Maßstab 1:76.
Die Schnellzugwagen mit der Länge von 175 mm über Puffer entsprachen etwa den Märklin-Vorkriegsmodellen, waren aber schon aus Plastwerkstoff anstelle Blech hergestellt. Diese Wagen wiesen damals die exaktesten Formen aller im Handel befindlichen vergleichbaren Erzeugnisse auf. Darüber hinaus stellte Schicht auch eine Reihe einfacher Güterwagen her. Als nächste ist die bekannte Berliner Firma L. Herr zu nennen. Sie bot bereits ein größeres Sortiment an Fahrzeugen, Bauteilen, Zubehör und Zeichnungen an. In diesem Zusammenhang muß unbedingt eines Zuges der Berliner S-Bahn der Bauart 1936 gedacht werden, den sich so mancher Modelleisenbahnfreund heute wünscht. Die Wagenkästen bestanden wiederum aus Duroplast. Die Fahrwerke waren sehr einfach gehalten. Wie auch bei der „Bulli" genannten, etwas plump geratenen Industrie-Ellok hatte der Hersteller keine glückliche

Hand mit der Antriebskonzeption. Man verwendete einen Allstrommotor mit senkrecht stehender Schneckenwelle und übertrug das Drehmoment auf einen Radsatz des hinteren Drehgestells am Triebwagen mit einer Übersetzung von 1:7,5. Der zweite Radsatz des Drehgestells wurde mit einer Spiralfeder bewegt. Hierzu waren kleine Rillenscheiben auf die Achsen gepreßt. An Wagen produzierte Herr den bekannten dreiachsigen Abteilwagen mit und ohne Bremserhaus, ebenfalls in kombinierter Bauweise Blech/Duroplast. Der mittlere Radsatz fehlte, da er in Krümmungen nicht seitenverschiebbar gewesen wäre. Wer auf den Radsatz nicht verzichten wollte, mußte ihn fest einkleben, aber unten den Spurkranz abfeilen. Das Güterwagensortiment dieses Herstellers verdiente damals kaum den Begriff „Modell". Bis auf einen kurzzeitig gefertigten „Villach" aus Druckguß handelte es sich vorzugsweise um einfache Plattformwagen mit verschiedenen, sehr einfachen, Ladungen.
Ein weiterer „Miniatur"-Bahnproduzent war die Firma MEB (Modell-Eisenbahn Bergfelde) mit einem sehr bescheidenen Angebot. Sie brachte, wie Pico-Express, eine E 18 in fast vorbildlicher Länge auf den Markt, doch ebenfalls nur zweiachsig und mit sehr großem Achsstand. Dazu gab es Schnellzugwagen, die denen des Pico-Express in Länge und Ausführung sehr ähnlich waren, sowie einen Gepäckwagen, der – für damalige Begriffe – durchaus schon als Modell bezeichnet werden konnte und gern gekauft wurde.

5



6



5 und 6 Zusammen mit den Elloks (Abb. 2) wurden ein Dieseltriebwagen BCi4vT und eine Dampflokomotive der BR 55 auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1952 gezeigt. Auch sie waren wie die anderen Triebfahrzeuge noch für den Wechselstrombetrieb bestimmt.

Reprobeschaffung: Verfasser

Niveauunterschiede und uneinheitliche Systeme

Die Palette des rollenden Materials war zum Anfang der 50er Jahre bereits einigermaßen reichhaltig, doch lag dicht neben dem Guten auch das Primitive. Hinzu kam die Uneinheitlichkeit der technischen Systeme. Um auf einem Gleis fahren zu können, waren Umbauten noch immer notwendig.
Deutlich wird die Kalamität an den zu den Fahrzeugen gehörenden Gleissystemen. Hier konnte der Modelleisenbahner – sofern er nicht Selbstbauer war – zwischen den Erzeugnissen von sieben (!) Herstellern wählen. Zweileitergleise und -weichen bekam man zum Pico-Express mit Bakelit-Böschung, von Rusto (Rudolf Stoll K. G., Berlin) mit Blech-Böschung ähnlich Märklin und von We-Ba (Werner Bach) mit Pappschwellenband auf einer Holzböschung mit Schotter. Das war die teuerste Ausführung.
Dreischienengleis produzierten ebenfalls Rusto, Primus (Herr K. G.), Permot und Schicht. Außer Rusto lieferten die anderen Hersteller ihre Dreischienengleise ohne Böschungskörper, Schicht sogar nur mit fünf Schwellen je 1/1-Gleisstück, jedoch keine Weichen.
Recht gut ausgebaut war das Sicherungswesen für die Modellbahn. Angeboten wurden Form- und Lichtsignale verschiedener Hersteller für elektrischen wie auch für Handbetrieb. Besonders vorbildgetreu waren die festen Signale, damals noch Kennzeichen, ausgeführt. Sie, wie auch ein kompletter Satz Verkehrszeichen, kamen von der Firma Swart, Plauen (später PGH Eisenbahnmodellbau).
Das übrige Zubehör wie Gebäude, Leuchten, Brücken, Schranken, Figuren und anderes war aufgrund der Existenz einer Vielzahl privater bzw. halbstaatlicher Hersteller reichhaltig, wenn auch recht unterschiedlicher Qualität. Besonders erwähnt werden soll in diesem Zusammenhang die Firma Lothar Junghänel, Zwickau. Die ausgezeichnet gelungenen H0-Figuren sprachen für sich, war doch jede einzelne Figur ein kleines handgeschnitztes Kunstwerk. Der relativ hohe Preis führte dazu, daß die Erzeugnisse bald wieder verschwanden. Für den Betrieb der kleinen Welt der Modelleisenbahn wurden insgesamt sieben Regeltransformatoren, einer bereits mit eingebautem Gleichrichter, produziert.

Das Angebot konnte sich sehen lassen

Alles in allem ist es aus heutiger Sicht erstaunlich, wie sich die Modellbahnindustrie in einem so jungen Lande ohne jegliche Grundvoraussetzungen entwikkelte.
Dabei ist das damals noch bestehende Durcheinander beim Zwei- und Dreischienengleis sowie beim Wechsel- und Gleichstrombetrieb freilich unbestritten, was die folgende Zusammenstellung der vier damals bestehenden Triebfahrzeughersteller veranschaulicht:
Pico-Express: Wechselstrombetrieb – Zweischienengleis
Schicht: Wechselstrombetrieb – Dreischienengleis
Herr K. G.: Wechselstrombetrieb – Dreischienengleis
MEB: Gleichstrombetrieb – Dreischienengleis
Gützold: Wechselstrombetrieb – Dreischienengleis

Fortsetzung folgt

Ein Samms in der Nenngröße TT

Vom Vorbild

Zum Flachwagenpark der DR gehören auch sechsachsige Fahrzeuge, die in den Jahren 1977/78 aus der SR Rumänien importiert wurden. Derartige Wagen baute der VEB Waggonbau Niesky bereits 1962 erstmals für die DR.

Die dreiachsigen Drehgestelle der Bauart Niesky erhielten Rollenlager-Radsätze (Laufkreisdurchmesser 1 000 mm) und siebenlagige Blatttragfedern mit Ausgleichhebel.

Das geschweißte Untergestell besteht aus Walz- und Abkantprofilen. Die Seitenlangträger werden von einem ebenen Sprengwerk unterstützt. Hierin unterscheiden sich die in der SR Rumänien gebauten Wagen von ihren Vorgängern aus Niesky, die über fischbauchförmige Langträger verfügen.

Die Zugeinrichtung ist geteilt und wird über Gummi-Stahl-Scheibenelemente (Endkraft 0,4 MN) abgefedert.

Die Bremsen der Bauart KE-GP mit einem Steuerventil KE 2s-AJ-L werden von einer flurbedienbaren Feststellbremse ergänzt. Durch die fehlende Bremserbühne ist der Wagen gegenüber seinen Vorgängern um 100 mm kürzer.

Der aus Kiefernholzbohlen bestehende Fußboden ist für eine maximale Radlast von 0,5 MN ausgelegt. Zur Ladegutsicherung und als Überfahrbrücken lassen sich die 12 Seitenborde und 2 Stirnborde verwenden, die durch 14 bzw. 4 Fallrungen gehalten werden. Die Seitenborde können bei Bedarf mit Hilfe von Aufsteckborden erhöht werden. Diese Fahrzeuge eignen sich besonders zum Transport von Schüttgütern (Kies), Räder- und Kettenfahrzeugen, Betonfertigteilen, Walzprofilen, Blechrollen (Coils) und schweren Maschinenteilen.

Der Anstrich

Die Wagenkastenaufbauten, insbesondere Borde und Rungen, sind in einem rotbraunen Farbton gehalten. Das Untergestell, die Puffer und die Drehgestelle, erhielten einen schwarzen Anstrich. Die Fußbodenbohlen weisen nach kurzer Einsatzzeit einen grauschwarzen Farbton auf.

Die Anschriften

Die Anschriften werden überwiegend mit weißer Farbe angebracht.

An jeder Wagenlängsseite, links sind angeschrieben:

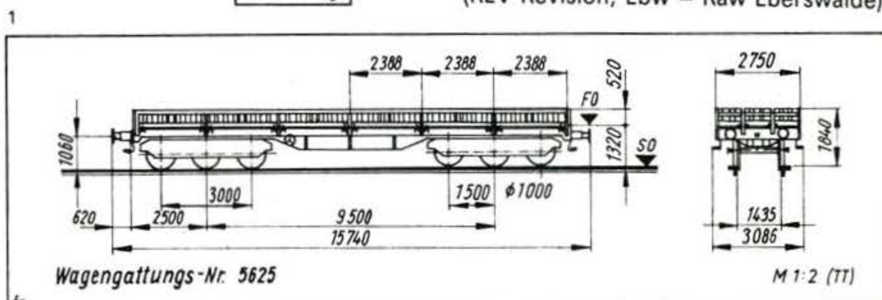
- Wagennummer: z. B. 31-50-486-0000-3, 31-50-486 1599-3,
- Gattungs-Schlüssel-Nummer: [4 860]
- Schreib- und Beklebefläche (300 mm × 500 mm), schwarz
- Werkschild: Waggonfabrik UV Arad
- Schild mit der Zeichnungs-Dokumentations-Nummer 5625 und der Wagennummer
- Eigenmasse und Bremsgewicht der Feststellbremse: [29 500 kg] [22 500 kg]
- Bremsgewicht: 31/49/72 t
- Umstellgewicht: 50/80 t

An jeder Wagenlängsseite sind rechts vermerkt:

- Drehzapfenabstand: → 9,50 m ←
- RIV-Zeichen: RIV
- MC-Zeichen: MC
- Tragfähigkeit: (90t)
- GO-Raster (nur auf einer Seite)
- REV-Zeichen: [3 | REV | Ebw | 13. 2. 86]

(REV-Revision; Ebw – Raw Eberswalde)

1



1 Maßskizze vom sechsachsigen Flachwagen

2 Der sechsachsige Flachwagen beim Vorbild

2



- RIV-Lastgrenzraster:

	A	B1	B2	C
S	42 t	48 t	51 t	60 t

- DR-Lastgrenzraster:

DR		A	B1	B2	C2	C3	C4
	S	45,5 t	48,5 t	66 t	70,5 t	78 t	90 t

- Ladegewicht: 88,5
- Länge über Puffer: 15,74 m
- Ladelänge: 14,2 m

In der Mitte jeder Wagenlängsseite sind angeschrieben:

- Einzellasten bzw. Lasten auf zwei Unterlagen für verschiedene Auflagelängen (besondere Blechtafel):

	m	–	t	Δ—Δ
a-a	2	50		50
b-b	3	55		55
c-c	5	65		65
d-d	7	75		75
e-e	9	90		90
f-f	14	88		30

- Eigentumsbahn und Wagennummer: DR 31-50-486 0000-3
- Bremsbauart: KE-GP
- kleinster befahrbarer Gleisbogenhalbmesser: [R 75 m]

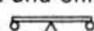
Auf den Wagenstirnseiten sind

- das Zeichen für Ringfederpuffer: 35 Mp und der
- Stelltag: St. 13. 2. 89 (2/4)

angebracht.

Am Seitenlangträger ist an entsprechender Stelle das Symbol

- Anheben mit und ohne Laufwerk:



zu finden.

An den Drehgestellen sind der

- Achsabstand der Endradsätze: → 3,00 m ←

ersichtlich und das

- Werkschild (Hersteller).

Der Anbringungsort der Anschriften ist von ähnlichen Flachwagen abzunehmen oder in dem vom transpress VEB Verlag für Verkehrswesen herausgegebenen Buch „Technischer Wagendienst" Seite 54 ersichtlich.

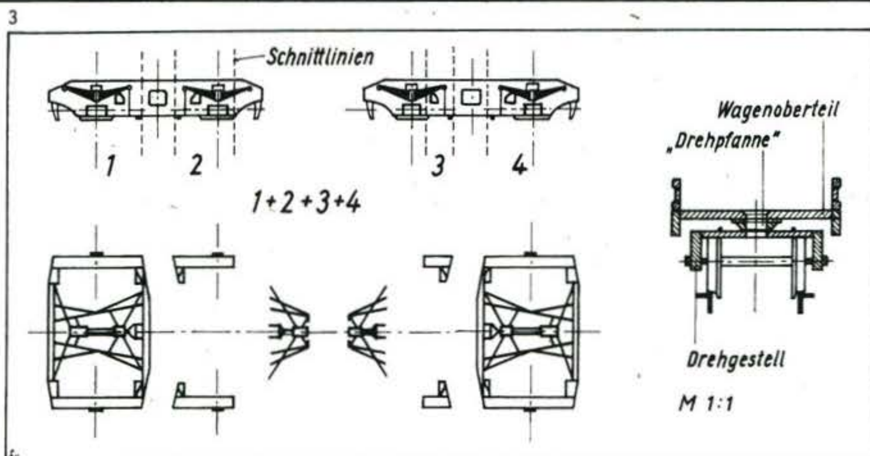
Dipl.-Ing. Helmut Behrends, Berlin

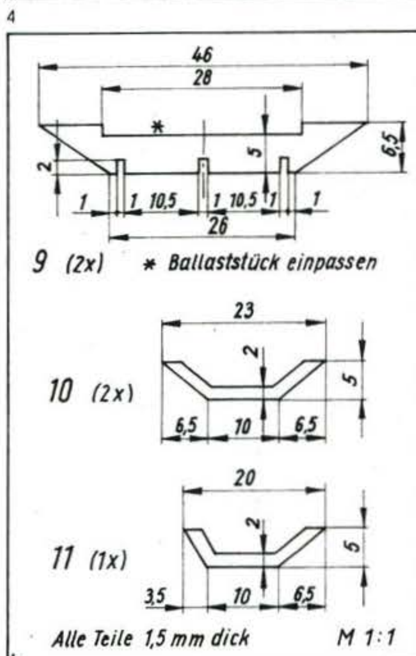
Das Modell

Zum Bau des ausschließlich aus Plaste hergestellten Modells werden verschiedene Feilen, ein scharfes Messer, eine Laubsäge, ein Anschlagwinkel und ein Meßschieber benötigt. Die Bauzeit beträgt 20 bis 25 Stunden.

Die Drehgestelle
Jedes Drehgestell wird aus zwei Güterwagendrehgestellen gebaut. Zunächst werden die Drehgestelle, wie auf Abb. 3 dargestellt, auseinandergesägt. Das Bremsgestänge der beiden äußeren Querträger bleibt beim Schnitt erhalten. Das andere muß vorsichtig entfernt werden, da es noch benötigt wird. Es empfiehlt sich, nicht zu viel wegzusägen, sondern die Drehgestelle mit einer feinen Feile passend zu bearbeiten. Vor allem sollte darauf geachtet werden, daß rechtwinklige Schnittflächen entstehen. Nun sind die Drehgestelle anzupassen (Achsstand) und zusammenzufügen. Jetzt wird das Bremsgestänge für das Mittelteil angefertigt. Von den beiden Resten werden ab der Mitte etwa 5 bis 6 mm lange Stücke abgeschnitten, zusammengeklebt und eingepaßt. Aus dem übriggebliebenen Stück kann man Ausgleichhebel bauen. Er ist zwischen der mittleren und der äußeren Achse anzubringen. Für die Drehgestellagerung eignet sich ein kleines Stück Plast mit einem Loch in der Mitte. Dieses Teil wird über der Mittelachse eingeklebt (Abb. 7). In das Loch ist ein Gewinde einzudrehen. Das Drehgestell kann mit Hilfe einer kleinen Schraube, über die ein Zwischenring geschoben wird, am Wagen befestigt werden. Abschließend ist noch die Kupplung zu montieren. Dazu wird der Kupplungsschaft abgeschnitten. Die Kupplung kann mit Epasol an ein 5 mm langes und 2 mm breites Plaststück angeklebt werden. Nach dem Aushärten montiert man die Kupplung und justiert sie am Drehgestell.

Das Oberteil
Zunächst werden alle Teile (siehe Stückliste) aus Plastabfällen hergestellt. Sind solche nicht vorhanden, kann man für die Teile 1 bis 3 auch Gehwegplatten aus dem Bastlerbeutel verwenden. In das Teil 1 werden die Bretterimitationen geritzt und die Löcher für die Drehgestellagerung gebohrt. Danach sind die Teile 2 bis 8 zu befestigen. Für den Bau der Teile 4 und 5 eignet sich der Eisenzaun aus dem Bastlerbeutel „Zäune". Ein solcher Zaun wird in der Mitte vorsichtig mit dem Messer getrennt. Anschließend schneidet man die Latten auf einer Seite ab. Nach dem Zusammenfügen ist dahinter ein 4 mm breiter und entsprechend langer Papierstreifen anzubringen. Die Teile 6 und 7 werden

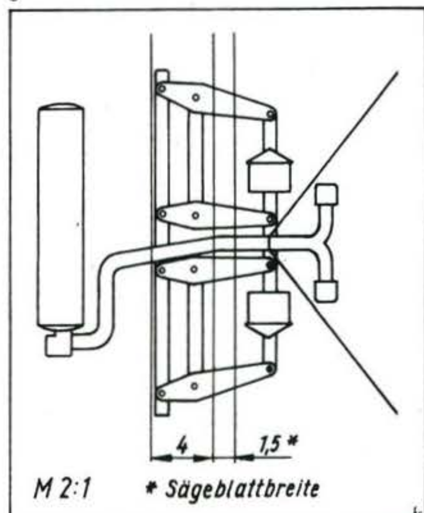
3


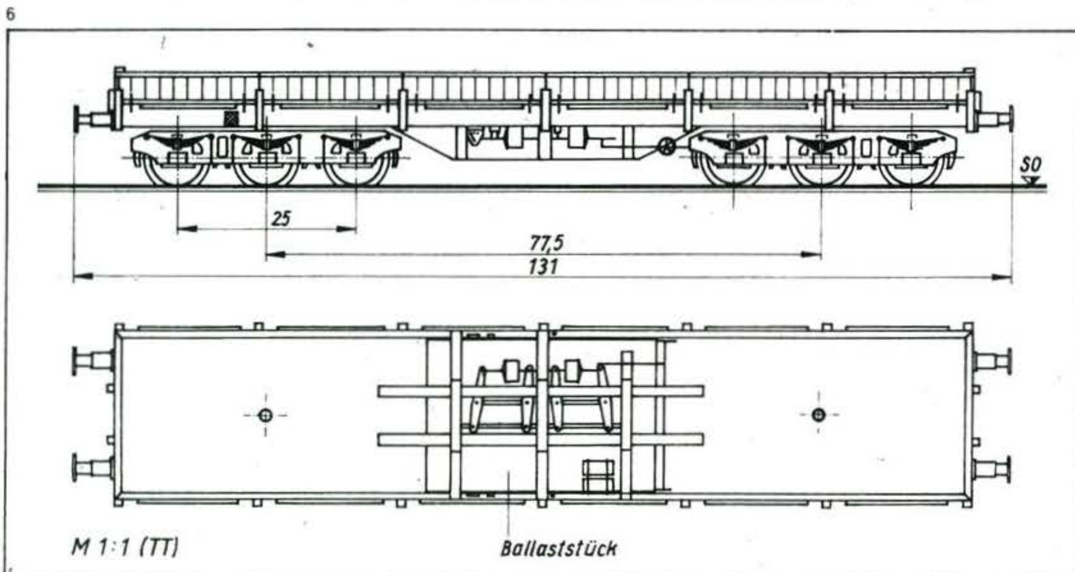
4


3 Schnitte am Drehgestell

4 Das Sprengwerk

5 Schnitte am Bremsgestänge

5


6


6 Ansichten des Wagens

7 Die Drehgestelle

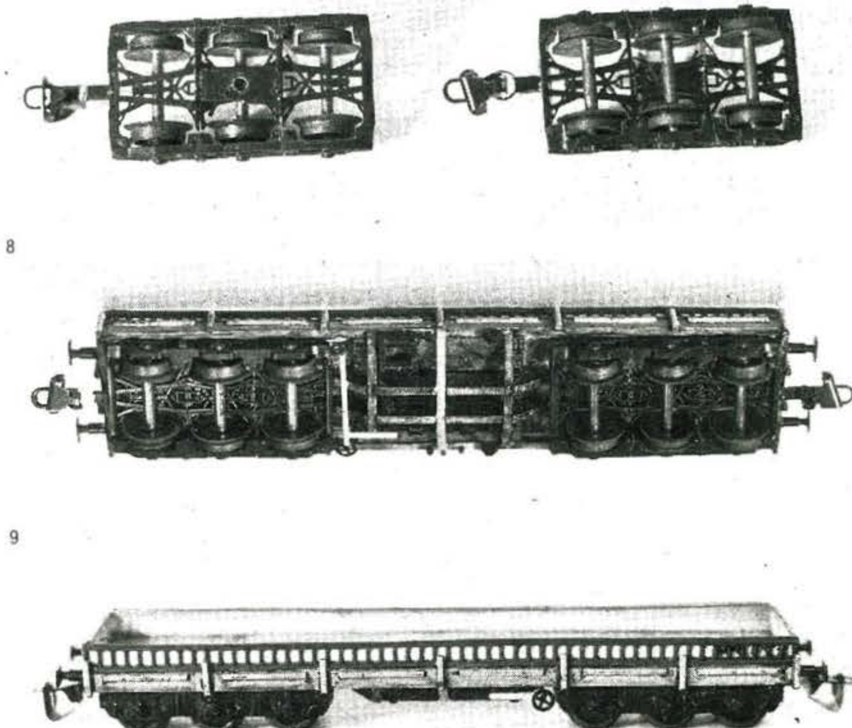
8 Ansicht von unten

9 Der Wagen vor der Farbgebung

Fotos: Repro VES-W Delitzsch, B. Hanke (2); Seidler, Mittweida (7 bis 9); Zeichnungen: Sammlung Dipl.-Ing. H. Behrends, Berlin (1); H. Krolupper, Ottendorf (3 bis 6)

Stückliste

Teil	Bezeichnung	Maße (in mm)	Anzahl
1	Grundplatte	118 × 21 × 1	1
2	Seitenträger	120 × 3 × 1	2
3	Stirnseite	23 × 3 × 1	2
4	Seitenbord	120 × 4	2
5	Stirnbord	21 × 4	2
6	Fallrunge	5,5 × 1 × 1	18
7	Verstärkungseisen	14 × 0,5 × 0,5	12
8	Puffer	handelsüblich	4
9	Längsträger	siehe Abb. 4	2
10	Querträger, lang	siehe Abb. 4	2
11	Querträger, kurz	siehe Abb. 4	1
12	Ballaststück	20,5 × 28 × 1,5	1
13	Bremsgestänge	vierachsiger Reisezugwagen	1
14	Schraube	M 2 × 4	2
15	Zwischenring	⌀ 3 × 1	2
16	Drehgestell	siehe Text	2
17	Kupplung	handelsüblich, siehe Text	2
18	div. Kleinteile	siehe Text	–



7

8

9

aus Pfählen bzw. Geländer – enthalten im Bausatz „DR-Signaltafeln und Schilder" – hergestellt. Als Puffer kann man die von den Drehgestellen der Reisezugwagen verwenden. Die spitze Seite des Puffertellers wird rundgefeilt. Aber auch handelsübliche Steckpuffer, die gekürzt und mit Epasol angeklebt werden, erfüllen ihren Zweck!
Nun wird das Ballaststück eingepaßt und werden die zwei Längsträger aufgeklebt. Das Ballaststück hält von allein. Noch ein Tip für das Herstellen der Schlitze: Diese sind erst einzusägen und dann mit einer Schlüsselfeile zu verbreitern. So können auch eventuelle Ungenauigkeiten vom Sägeschnitt beseitigt werden (Abb. 4). Bevor nun das Bremsgestänge angebracht wird, versieht man Längsträger und Ballaststück mit schwarzer Farbe. Ersteres ist gemäß Abb. 5 zuzuschneiden. Dann werden die Teile 10 und 11 aufgeklebt. Jetzt kann man noch die auf Abb. 6 ersichtlichen Kleinteile befestigen. Die Luftbehälter stammen von zwei Lkw W 50 und die Bremshebel von einem vierachsigen Kühlwagen. Die Handbremsräder wurden dem Bausatz „Gasometer" entnommen; sie lassen sich aber auch aus dünnem Draht löten.

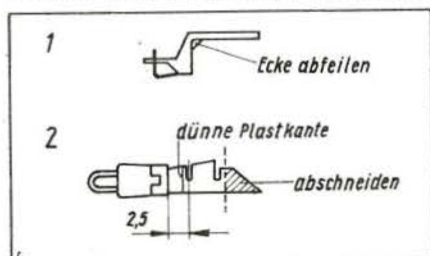
Restarbeiten
Um die erste Probefahrt durchführen zu können, werden die Drehgestelle montiert. Dabei dürfen wir den Zwischenring nicht vergessen. Es erweist sich als günstig, daß die Seitenträger innen etwas abgeschrägt werden, damit das Drehgestell auflaufen kann (auf Leichtgängigkeit prüfen!). Zur Farbgebung werden die Drehgestelle wieder abmontiert.

Betriebserfahrungen
Trotz der relativ starren Kupplung gab es beim Befahren von Krümmungen und komplizierten Weichenstraßen keine Probleme. Dennoch neigte das Modell während der Fahrt zum Kippeln und zeigte teilweise eine Schräglage des Wagenoberteils. Die Gründe dafür konnten schnell ermittelt werden: mangelnde Auflagefläche des Wagenkastens auf dem Drehgestell (Zwischenring) und eine geringfügig außermittig liegende Bohrung. Der Zwischenring wurde deshalb durch einen Sockel aus dem Bausatz „Verkehrszeichen" ersetzt. Dieser Sockel erhielt in der Mitte ein 3 mm großes Loch und mußte auf eine Stärke von etwa 1 mm reduziert werden. Anschließend kam der Sockel wie eine richtige Drehpfanne am Wagenboden unten zum Anbau (Abb. 3). Dabei ließ sich auch die außermittige Lage der Bohrung korrigieren. Die jetzt wesentlich besseren Fahreigenschaften haben den nochmaligen Umbau des Modells voll und ganz gerechtfertigt.

Heiko Krolupper, Ottendorf

TT-Kurzkupplung

Nachdem die TT-Kupplung aus der Halterung genommen wurde, feilt man mit einer kleinen Dreikantfeile die Stützecke zwischen dem flachen Halterungsteil und dem Kupplungskörper an der Unterseite ab. Diese Ecke könnte sonst an einer Kante der Drehgestellhalterung stören (Abb. 1). Ungefähr 2,5 mm ab Innenkante des Kupplungskörpers drückt man die Spitze eines kleinen Seitenschneiders bis zur Hälfte in den flachen Teil der Kupplung. Dabei kann sich die Kupplung unbedenklich um 10° bis 20° seitlich biegen. Der entstandene Schlitz ist recht breit, etwa 1 mm und ist mit einer Nagelfeile aufzufeilen. Zuletzt wird die Spitze wiederum mit einem Seitenschneider 1 mm hinter dem serienmäßig gearbeiteten Schlitz abgeschnitten (Abb. 2).
Sollte die frisierte Kupplung trotz Einhaltens



der exakten Maße nicht in die Drahthalterung passen, ist diese stark seitlich zu drükken und die Kupplung schräg (auf die richtige Seite achten) hineinzuschieben.
Diese Arbeiten müssen äußerst präzise durchgeführt werden, da sie schon bei einer Abweichung von einem halben Millimeter zum Scheitern verurteilt sind.
Das Umrüsten von Lokomotiven und von Wagen mit starren Achsen ist nicht sinnvoll, da die Beweglichkeit der Kupplung stark eingeschränkt ist. Ein ständiges Entgleisen wäre die Folge. Durch diese einfache Art der Kurzkupplung verringert sich der Abstand der Puffer von 5–8 mm auf 1–2 mm.

Text und Zeichnungen: I. Trommer, Dorfstadt (Vogtl.)

Wolfgang Dittrich (DMV), Wittgensdorf

BR 132 verbessert

Der im Heft 10/88 auf den Seiten 24 und 25 vorgestellte Umbau der BR 130 in eine BR 132 ist sehr aufschlußreich. Dennoch sind Details verbesserungswürdig. Im Interesse einer möglichst großen Vorbildtreue sei zunächst auf folgende Ungenauigkeiten hingewiesen:

– Die Stirnfenster sind etwas kleiner, nicht so hoch wie bei der BR 130 (Abb. 1).

– Die seitlichen Schiebefenster der Führerhäuser sind ebenfalls kleiner. Der obere Rand verläuft nicht mit der Dachkante parallel, sondern parallel mit der unteren Kante.

– Das erste Dachteil, vom Führerstand 1 aus gesehen, ist nicht erhöht aufgesetzt. Es hat die gleiche Höhe der unteren Kante wie die übrigen Dachsegmente (Abb. 2).

– Die BR 132 ist anders beschildert als die BR 130. Das Nummernschild der Längsseiten ist mit dem Eigentumsschild vereinigt. Die Lokomotiven 132 001–132 539 haben ein rhombisches Fabrikschild, das auf der stumpfen Spitze steht. Die Lokomotiven 132 540–132 709 besitzen ovale Fabrikschilder, die kleiner als die der BR 130 sind (Abb. 3). Die Rbd- und Bw-Schilder befinden sich jeweils auf der Lokführerseite am Führerstand, etwa in der Mitte. Das Rbd-Schild befindet sich mit seinem oberen Rand an der Grenze des Zierstreifens. Das Bw-Schild ist 30 bis 50 mm darunter angebracht.

– Wer eine Lok mit Nummer 486 ff. nachbilden möchte, muß eine andere Abdeckung für die Bremslüfter bauen. Sie ist rund (Abb. 4).

Nun noch einige Umbauanregungen mit dem Ziel, das Modell noch mehr an das Vorbild anzugleichen.

Da die BR 132 mit elektrischer Heizung ausgerüstet ist, empfiehlt es sich, die an den Stirnseiten vorhandenen Armaturen nachzubilden. Unter dem rechten vorderen bzw. linken hinteren Puffer sind in Ausschnitten der Blechschürze die Heizsteckdosen befestigt. Unter dem linken vorderen sowie rechten hinteren Puffer befinden sich ebenfalls in Ausschnitten der Blechschürze die Heizklemmdosen. Von dort aus führt ein Kabel unter dem äußeren Luftschlauch hindurch zu einer Blinddose. Diese ist etwa 200 mm hoch und hat einen Durchmesser von 80 mm (Abb. 5).

Da zahlreiche 132er mit Anbau-Schneepflügen versehen sind, sollte damit auch das Modell ausgerüstet werden (Abb. 6).

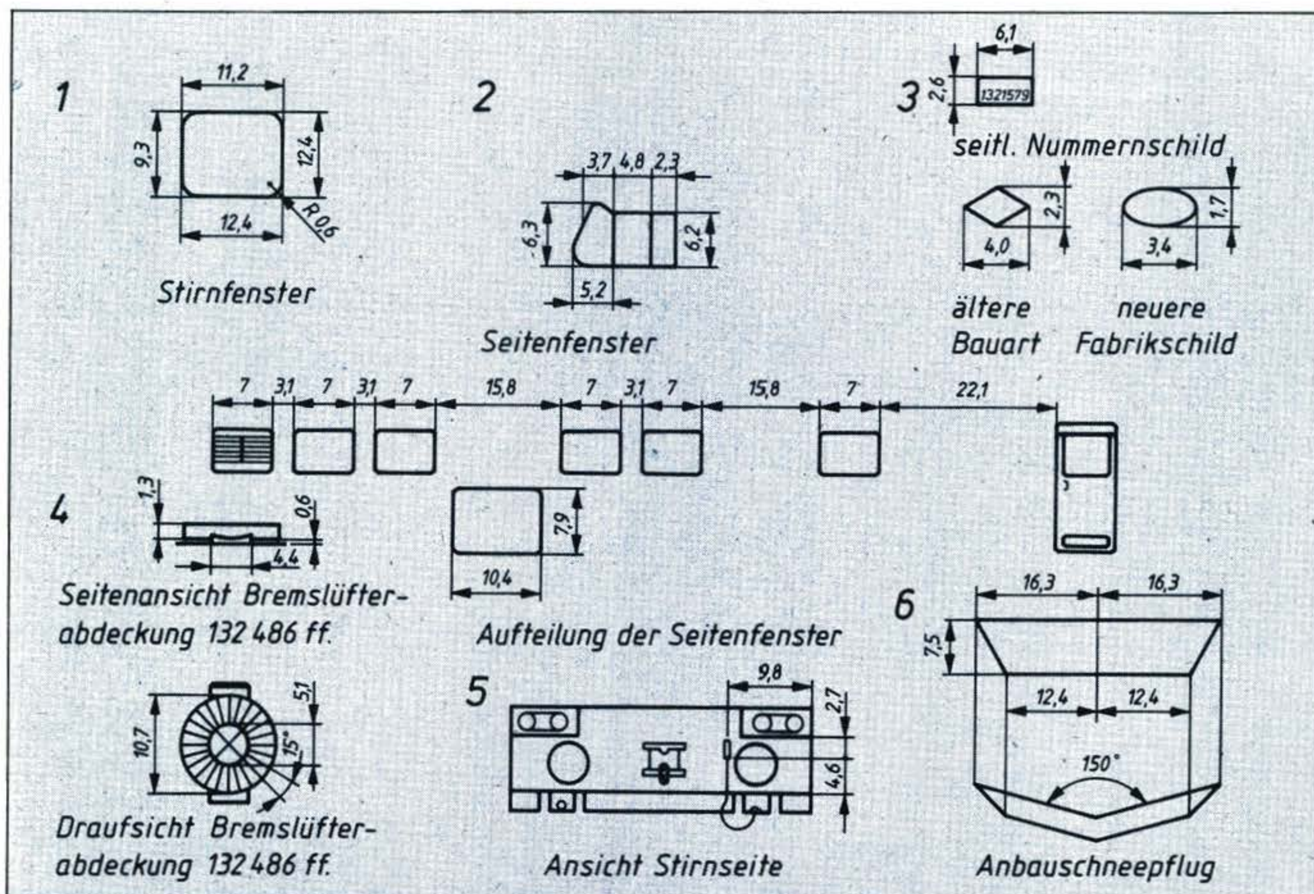
Bei einigen Lokomotiven wurde der Tritt unter den Stirnfenstern auf etwa 250 mm verbreitert.

Der im Zierstreifen liegende Teil der Außentüren hat beim Vorbild Aluminiumblenden, die sich mit Alusil und einem spitzen Pinsel leicht nachbilden lassen.

Wer es ganz vorbildgetreu machen will, der kann das fertige Modell mit einer kleinen Menge Ruß „betriebsgrau" einfärben.

Abschließend sei noch der Hinweis gegeben, die beiden Seitenbleche nicht zu strecken. Dadurch entstehen Ungenauigkeiten. Ich rate deshalb, die Bleche an der bezeichneten Stelle zu trennen und einen Streifen von 3,5 mm einzusetzen. Am besten ist es, die Teile miteinander hart zu verlöten.

Zeichnungen: Verfasser



Klaus Kieper (DMV), Ahrensfelde

Die FKB als Gartenbahn

Ich kannte sie noch aus eigenem Erleben: die ehemaligen Franzburger Kreisbahnen (FKB), jene Schmalspurbahnen, die den landwirtschaftlichen Einzugsbereich zwischen Ribnitz-Damgarten, Barth und Stralsund erschlossen. Bereits einige Jahre vor der endgültigen Stillegung dieser meterspurigen Bahnen begann ich, ihre Geschichte zu erforschen. Als Ergebnis dieser Bemühungen entstand später das vom transpress VEB Verlag für Verkehrswesen herausgegebene Buch über die FKB.

Doch schon immer gehörte zu meinem Hobby auch die Modelleisenbahn. Ende 1979 besuchte ich die weithin bekannten Gartenbahnfreunde Frey in Seifhennersdorf. Und dort beschloß ich spontan, mir eine Gartenbahnanlage aufzubauen. Als Grundlage diente zunächst das von der Arbeitsgemeinschaft 3/42 Marienberg des DMV angebotene Schienenmaterial. Alles andere mußte selbst gebaut bzw. beschafft werden. Und was lag für mich näher, als den ehemaligen Franzburger Kreisbahnen ein Denkmal zu setzen?

Die Konzeption sah daher folgende Prämissen vor: Maßstab 1:22,5; eine 50 m lange Kreisstrecke mit einem Kreuzungspunkt und einem Bahnhof nach Lenz-Normalien. Die Hochbauten sollten denen des ehemaligen Bahnhofs Stralsund Ost entsprechen, handbetriebene Weichen, keine Signale, nur zwei Blockstellen; Gleisjoche auf Ebenasbestplatten mit losem Kies (entspricht dem Vorbild), angeschraubt auf in den Erdboden eingelassenen Ziegelsteinen; Stromversorgung durch zwei alte Autobatterien; erster Fahrbetrieb mit Fahrzeugen von LGB (Lehmanns Gartenbahn/BRD), die nach und nach durch Eigenbaufahrzeuge ersetzt werden sollten.

Daß man ein derartiges Programm nur langfristig verwirklichen kann, ist verständlich. Im folgenden werden die bisher vollbrachten Arbeiten in Stichpunkten genannt.

Winter 1981/82:
Bau von neun Handweichen aus Hohlprofil mit Plaste- und Holzschwellen (Abb. 1), Anfertigung der meisten Gleisjoche;

Sommer 1982:
erster Fahrbetrieb auf provisorisch verlegten Gleisen (reduzierter Kreis) (Abb. 2);

Winter 1982/83:
Pflanzen der ersten Bäumchen (wollige Scheinzypressen), Beginn des Reisezugwagen- und Gebäudebaus;

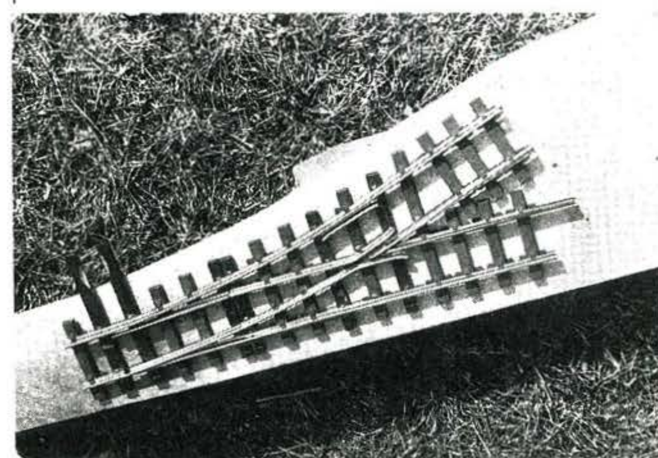
Sommer 1983:
Aufbau der Gleisanlagen des Bahnhofs Stralsund Ost;

Winter 1983/84:
Vollendung dreier Reisezugwagen und eines offenen Güterwagens, Konstruktion und Bau eines Schmalspurtriebwagens aus einem Papp-Ausschneidebogen und einem LGB-Fahrwerk;

Sommer 1984:
Fertigstellung der endgültigen Gleisanlage (Abb. 3). Bei den meisten Gleisen wurde der lose Kies mit Latex-Bindemittel festgeklebt. Auf diesem Kies wächst zartes Moos (ideal für Abstellgleise).

Winter 1984/85:
Lokschuppen (Abb. 6) und riedgedecktes Fischerhaus gebaut. Erste Arbeiten

1

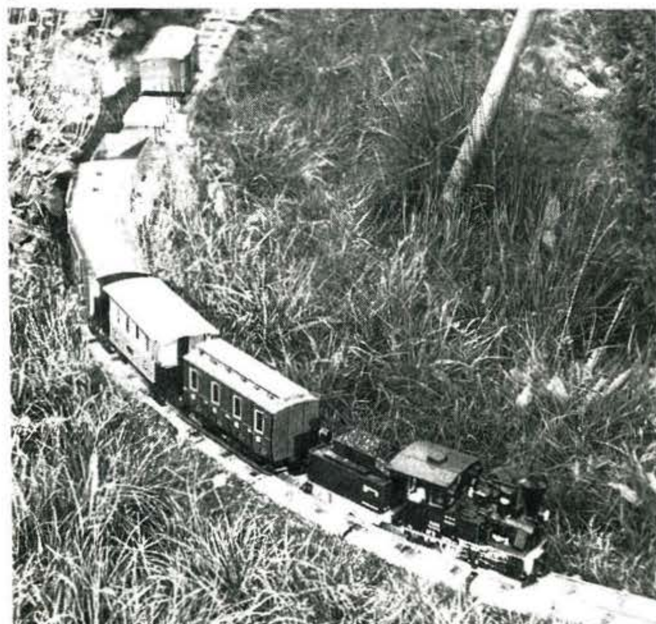


1 Einbauweiche auf der Ebenasbestunterlage, noch unbesandet (September 1982)

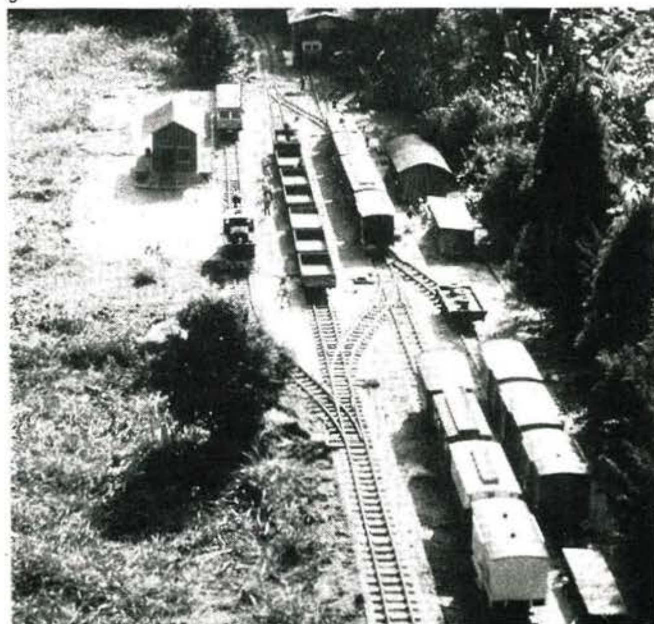
2 Erster Fahrbetrieb auf provisorisch verlegten Gleisen (September 1982)

3 Endgültige Gleisanlage des Bahnhofs Stralsund Ost (1984)

2



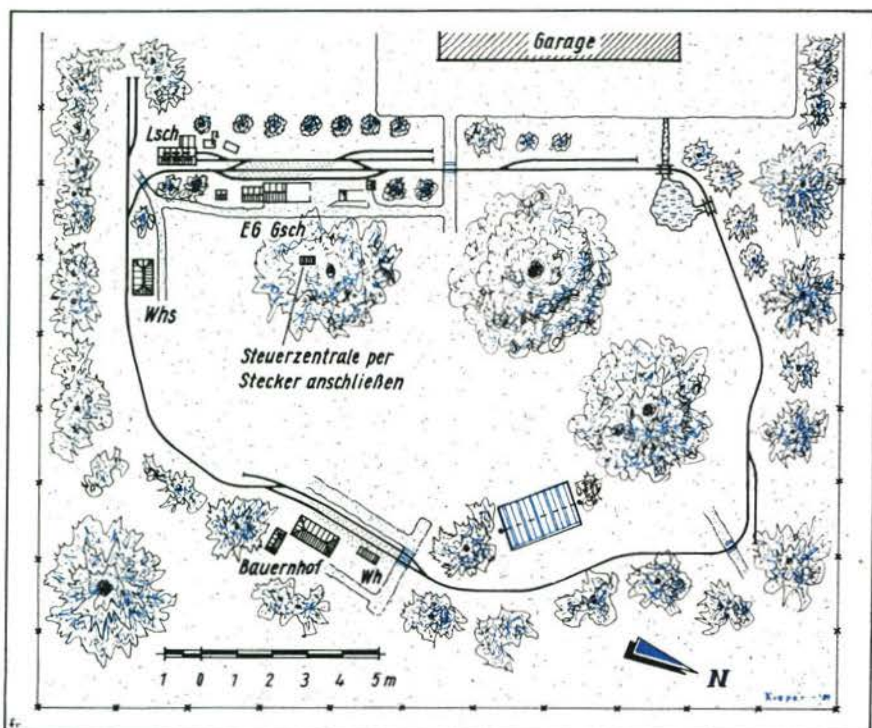
3



4



4 Lokomotive 59 5605 auf der Brücke über dem noch nicht vollendeten Bach



an Lok 9", Bau eines Schaltpults und Stromversorgung in die Garage verlegt, Ersatz der Batterien durch Trafos;
Sommer 1985:
Einbau elektrischer Weichenantriebe (LGB) und Verdrahtung der Freianlage;
Winter 1985/86:
Empfangsgebäude, Güterschuppen und Toilette des Bahnhofs Stralsund Ost in Gießharztechnik hergestellt, Bau der Lok 9" unterbrochen und Baubeginn des Triebwagens VT 137 532;
Sommer 1986:
Korrekturen am Oberbau und an der Verdrahtung;
Winter 1986/87:
ein Personen- und ein Güterzug sowie zwei dreiachsige Rollböcke und ein mecklenburgischer Bauernhof entstanden;
Sommer 1987:
Landschaftsgestaltung;
Winter 1987/88:
Weiterbau am VT 137 532;
Sommer 1988:
kleine Verbesserungen an der Landschaft, Probefahrt des VT.

Aus meinen bisherigen Erfahrungen sollten Gartenbahnen und Landschaft miteinander harmonieren. Wird außerdem der Charakter des Gartens berücksichtigt, ist die dazu gehörende Modelleisenbahn mit ihrem großen Maßstab eine faszinierende Angelegenheit. Man darf jedoch nicht unterschätzen, daß die Natur auf die kleine Bahn genau so einwirkt wie auf das Vorbild – aber: mit dem entsprechenden Maßstab multipliziert (also 22,5fach!). Da Gleise und Gebäude den ganzen Sommer über im Freien sind, wirken sich sowohl Temperatur- als auch Feuchtigkeitsunterschiede speziell auf die Gebäude negativ aus. Hier werden Materialunterschiede besonders stark offensichtlich – vom Verbiegen bis zum regelrechten Auseinanderbrechen. Da hilft auf Dauer nur die Gießharztechnik!

Weitere Störfaktoren sind Wind und Regen. Sandkörner zwischen den Weichenzungen und auf den Schienenköpfen führen leicht zu Stromunterbrechungen. Ständig beschäftigt ist man mit Gras und Unkraut. Um das ständige Mähen oder Zupfen vor allem an Dämmen und Einschnitten zu vermeiden, empfiehlt es sich, die kleine Sternmiere – ein vom Gärtner verwünschtes Unkraut – anzupflanzen, in deren Polster leider auch Graspflanzen gedeihen. Moose wirken zwar sehr gut, trocknen aber aus und sind bei Regen ein gesuchtes Ziel der Amseln, die dort leicht Regenwürmer finden und damit das Moospolster zerstören. Die wenigsten Probleme ergaben sich bei den fest verlegten und somit auch im Winter der Witterung ausgesetzten Gleisen aus Messing-Hohlprofilen. Mit Filz und Polfett gereinigt, gibt es danach keinerlei Kontaktprobleme. Stromunterbrechungen an den Schienenverbindern (innenliegende Kupferstifte, verzinnt, nur gesteckt) sind die absolute Ausnahme. Obgleich Frost und Feuchtigkeit inzwischen viele Mauersteine zerbröckelt haben, liegen die Gleisjoche weiterhin einwandfrei im Boden. Außerdem ist das Auswechseln einzelner Steine relativ einfach.

Im Rahmen dieses Beitrages war es nicht möglich, auf alle Einzelheiten einzugehen. Dies muß gesonderten Veröffentlichungen vorbehalten bleiben.

Abschließend muß aber noch gesagt werden, daß all die vielen zusätzlichen Gartenarbeiten die Freude an einer Gartenbahn wenig trüben und nicht bereut zu werden brauchen. Höhepunkte der ungetrübten Freude sind gemeinsame Familienfeste mit Hobbyfreunden bei laufendem Bahnbetrieb und dem rauchenden Grillofen!

Sonderfahrten in Weißwasser

Am 9. und 10. September 1989 verkehren auf der Reststrecke der ehemaligen Waldeisenbahn Muskau wiederum Sonderzüge. Zum Einsatz gelangen die Brigadelokomotive der Pioniereisenbahn Cottbus (Breslau 1918/1937) und eine Diesellokomotive. Abfahrt der Züge an beiden Tagen um 10 Uhr, 12.30 Uhr, 14 Uhr und 16 Uhr, Fahrtdauer etwa 75 Minuten, Fotohalte eingeschlossen. Sämtliche Fahrten beginnen diesmal aus technischen Gründen an der Halbendorfer Chaussee (Straße in Richtung Spremberg). Der Fahrpreis beträgt 6,– M, Bestellung bei Einsendung des Betrages an die Arbeitsgemeinschaft „Waldeisenbahn Muskau" des DMV, PSF 1, Weißwasser, 7580, möglich; Restfahrkarten sind am Zuge erhältlich.

5 Viele Fahrzeuge auf wenigen Gleisen. Die Konturen des künftigen Bahnhofs Stralsund Ost sind im Sommer 1982 aber bereits erkennbar.

6 Vier Jahre später – der Bahnhof Stralsund Ost ist fertiggestellt. Nur noch die Laderampe fehlt.

7 Blick auf den Bahnhof Stralsund Ost mit abfahrbereitem Personenzug

8 Der Lokschuppen des Bahnhofs Stralsund Ost entstand aus Sperrholz und ist mit Mauersteinpapier beklebt worden. Dadurch ist dieses Gebäude nicht wetterfest.

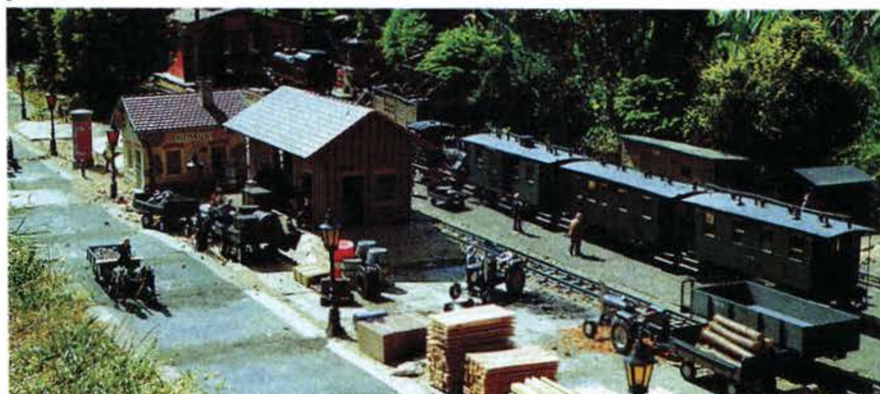
9 Ein typenreiner FKB-Zug auf der Brücke über den im Bau befindlichen Bach.

Fotos: Verfasser (1 bis 6, 8 und 9), H. Mittag, Berlin (7)

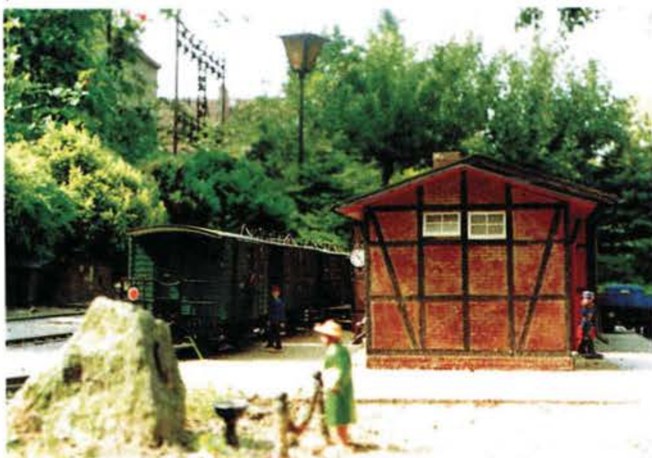
5



6



7



8



9



1



Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

Eine bemerkenswerte Ausstellung

Die große Fahrzeugparade der Deutschen Reichsbahn am 8. und 9. April in Riesa aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden wird Tausenden Eisenbahnfreunden aus nah und fern noch lange in Erinnerung bleiben.

Leipzig, der Ausgangspunkt unserer Jubiläumsstrecke, mit seinen vielen begeisterten Modelleisenbahnern, leistete dazu einen würdigen Beitrag. Hatte sich doch auch der Leitende Ausschuß des MOROP zu seiner Tagung in der Messestadt am 7. April angesagt.

Im Unterrichtsraum des Leipziger Hauptbahnhofs gestaltete der DMV-Bezirksvorstand Halle eine kleine Ausstellung unter dem Motto „150 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn".

Viele Freunde aus Arbeitsgemeinschaften des Bezirkes gestalteten Dioramen über die Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE):

- Einsteigeschuppen des Dresdner Bahnhofs Leipzig 1839
- Haltepunkt Gerichshain heute
- Einschnitt von Machern 1839

2



3



4

5



6



1 Portal des Oberauer Tunnels als Diorama in der Nenngröße H0 mit Tunnelwache, gebaut von Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft 6/23 „Gustav Wittfeld" des DMV Leipzig

2 Haltepunkt Altenbach als Diorama in der Nenngröße H0, gebaut von Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft 6/61 des DMV Leipzig. Die 243 303-5 baute Wolfgang Bahnert aus Messing (Oberteil); Rahmen und Drehgestelle wurden aus der EBM-118 umgearbeitet, die Drehgestellblenden entstanden mit Hilfe der Gießharztechnik.

3 Muldebrücke bei Wurzen mit Personenzug, gebaut in der Nenngröße H0 von Freunden der Arbeitsgemeinschaft 6/68 des DMV im Pionierhaus „Paul Derfurth" Leipzig. Bei den Wagen handelt es sich um Umbauten der Jugendlichen, während die Lok der sächs. Gattung IIIbT vom Leiter und Vorsitzenden der AG Uwe Köhler gebaut wurde.

4 Lok 75 515 in der Nenngröße 0 von Wolfgang Looß aus Karl-Marx-Stadt, angetrieben von einem Petrich-Motor. Bis auf den Motor wurden alle Teile für das Modell selbst hergestellt.

5 38 308, ebenfalls in der Nenngröße 0 von Wolfgang Looß aus Karl-Marx-Stadt. Mit Ausnahme des Petrich-Motors entstanden auch für dieses Modell alle Teile in Handarbeit.

6 58 1205 in der Nenngröße 0 von Werner Lindemann aus Halle-Neustadt als Vitrinenmodell ohne Antrieb. Radsätze und weitere Teile stammen aus der Berliner Firma Stephan.

Fotos: Verfasser

– Haltepunkt Altenbach	heute
– Muldebrücke bei Wurzen	1839
– Brücke über die F 6	1950
– Haltepunkt Kühren	1960
– Tunnel bei Oberau	1839

In weiteren Vitrinen konnten Zuggarnituren von einst und heute betrachtet werden, die auf der Strecke Leipzig–Dresden typisch waren oder noch sind: dazu Gebäudemodelle von Eisenbahnhochbauten an der Strecke, speziell aus der näheren Umgebung von Leipzig. Der SAXONIA-Zug in der Nenngröße I – er wird in einem der nächsten Hefte vorgestellt – ist eine Kollektivarbeit von Peter Bartecki (Lokomotive dampfbetrieben), Wolfgang Bahnert (Wagen) und Otto Künnemann (Figuren).
Dampflokomotiven in der Nenngröße 0, deren Vorbilder einstmals auf dieser Strecke zu sehen waren, füllten eine weitere Vitrine: 23 1018 mit Dampfmaschine und Spiritusfeuerung, 58 1205 als Vitrinenmodell ohne Antrieb und die beiden „Sachsen" 38 308 und 75 515 mit elektrischem Antrieb.
Sachzeugen aus der Geschichte der Sicherungs- und Fernmeldetechnik der Eisenbahn, vom Museum des IwSFP Leipzig zur Verfügung gestellt, fanden ebenfalls reges Interesse. Wer erinnert sich schon heute noch an die Zugmeldung per Morseapparat, wie sie bei der Deutschen Reichsbahn teilweise noch bis in die 60er Jahre anzutreffen war?
Erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde von den Freunden der Gruppe „Mitte" der Leipziger Arbeitsgemeinschaft 6/7 des DMV „Friedrich List" die Modellbahnanlage „Wurzen Pbf" in der Nenngröße H0 um das Jahr 1930, über die die Züge vorbildlich mit Modellgeschwindigkeit fuhren. Über diese interessante Anlage wird nach ihrer endgültigen Fertigstellung in unserer Zeitschrift zu berichten sein.
Das Gegenstück zu der H0-Anlage bildete die TT-Anlage mit dem Oberauer Tunnel und Motiven der Leipzig-Dresdner Eisenbahn um 1840 von Volker Pohle, ebenfalls Mitglied der Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List" Leipzig. Aber was ist eine Ausstellung ohne Bildmaterial und Dokumentationen? Unsere Jubiläumsstrecke wurde auf vielen Ausstellungen, in der einschlägigen Literatur sowie in Zeitschriften vorgestellt und beschrieben. In dieser Ausstellung aber sollte die Strecke einmal anders gezeigt werden, und im Ergebnis der Überlegungen präsentierte sich die Fotodokumentation aus der Sicht des Lokführers: von den Führerständen der Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven, dazwischen Reproduktionen historischer Aufnahmen. Ein Meßtischblatt vom Bahnhof der LDE in Leipzig aus dem Jahre 1894 und Stadtdarstellungen als Fotokopie fanden bei den 5 600 Besuchern reges Interesse.
Eine runde Sache, die durch die Mitarbeit vieler Freunde in unseren Arbeitsgemeinschaften möglich wurde. 18 Monate waren für die Vorbereitung dieser Ausstellung notwendig. Schließlich sollten in den Vitrinen nicht nur Industriemodelle „à la Katalog" zu sehen sein.

AG 6/7 „Friedrich List" beriet

In Niederschlag, im Ferienobjekt des Raw „Einheit" Engelsdorf, trafen sich für drei Tage die Leitung der AG, die Gruppenleiter und die Revisionskommission. Wie geht es künftig in der 218 Mitglieder zählenden Arbeitsgemeinschaft weiter? Dieses hochwichtige Thema war den Teilnehmern Grund genug, um für den Erfahrungsaustausch Urlaub zu nehmen bzw. vorzuarbeiten.
Anregend war schon das Resümee über das Jahr 1988, einschließlich des Finanzberichts. Die Hauptkassiererin erläuterte z. B. sämtliche Posten der Ausgaben für die jährliche große Modellbahn-Ausstellung und erklärte anschaulich, wie sich die Jahresfinanzmittel zusammensetzen.
Es gab viele Hinweise für ein noch sparsameres Wirtschaften. Zu schaffen machen der AG die hohen Energie- und Heizungskosten, weil an das Messeamt Industrieabgabepreise abgeführt werden müssen. Könnte über dieses Thema nicht einmal das Präsidium nachdenken?
Leidenschaftlich wurden der schlechte Bauzustand der Gruppen-Arbeitsräume diskutiert und Hinweise gegeben, was man persönlich noch tun kann. Ganz klar wurde: Kein Verantwortlicher darf hier nachlässig werden! Die Stadtväter zeigen zunehmend Interesse für unsere Freizeitbeschäftigung, aber bei einigen Verantwortlichen der DR gibt es noch viel Zurückhaltung.
Für die zukünftige AG- und Gruppenarbeit wurde als gemeinsamer Nenner immer wieder ein gut vorbereiteter Jahresarbeitsplan hervorgehoben. In diesem Zusammenhang spielten die Modellbahn-Ausstellung im Messehaus am Markt, das LDE-Jubiläum, die Betreuung der Schüler, die z. Z. nicht befriedigt, die Teilnahme am Modellbahn- und Fotowettbewerb, Erfahrungen in den Gruppen – z. B. beim Bau von großen Gruppenanlagen – eine besondere Rolle.
Für abwechslungsreiche Stunden sorgte u. a. eine Wanderung entlang der Schmalspurbahn Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal ebenso wie eine Besichtigung der technischen Einrichtungen und eine Sonderfahrt mit der Fichtelberg-Schwebebahn.



Ein Motiv von der H0-Gruppenanlage „Wittgensdorf oberer Bahnhof". Diese H0-Anlage ist ein Beispiel für die vielen schon entstandenen Gemeinschaftsanlagen der AG 6/7 „Friedrich List". „me" wird diese Anlage im Heft 9/89 näher vorstellen.
Foto: W. Bahnert, Leipzig

G. Posse, Leipzig

modell eisenbahner

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände bis zum 15. zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Wittenberge 2900 – AG 8/11
Vom 18. August bis 27. August 1989 Modellbahn-Ausstellung im Schulungsraum des Bahnhofs Perleberg, anläßlich der Festwoche „750 Jahre Perleberg". Öffnungszeiten: 10.00–12.00 Uhr und 15.00–18.00 Uhr.

Frankenberg 9202 – AG 3/74
Vom 9. September bis 17. September 1989 Modellbahn-Ausstellung in der Fachschule für Staatswissenschaften, Eingang Ernst-Thälmann-Straße. Öffnungszeiten: 9. September: 14.00 Uhr–18.00 Uhr; 10. September: 10.00–18.00 Uhr; 12. September bis 14. September: 15.00–19.00 Uhr; 16. September bis 17. September: 10.00–18.00 Uhr.
Bezirksvorstand Dresden

Bezirksvorstand Dresden
Auf der großen Fahrzeug-Ausstellung in Radebeul Ost vom 19. August bis 27. August werden folgende Fahrzeuge ausgestellt: „SAXONIA", Lokomotiven 01 137, 01 1531, 19 017, 23 1113, 38 1182, 41 1185, 52 4900, 52 6666, 57 3297, 58 261, 75 515, 94 2105, 95 027, 98 001, BR 132, 230 bzw. 243, E 44 046, E 77 10, E 94 056, VT 185 254. Anläßlich des 150jährigen Eisenbahnjubiläums in der ČSSR werden außerdem folgende Lokomotiven ausgestellt: 310.006, 434.2186, 475.179, 477.043 und 498.022. Lokomotivmitfahrten auf der 89 6009 und 38 205. Traditionsfahrten nach Großenhain mit der 62 015. Außerdem sind zu sehen: zahlreiche historische Schmalspurfahrzeuge, fünf Feldbahn-Diesellokomotiven, Schneeräum- und Baufahrzeuge. Hinzu kommen das zweite Draisinentreffen und eine Modellbahn-Ausstellung. Öffnungszeiten: 10.00–18.00 Uhr, Samstag und Sonntag bereits ab 9.00 Uhr für Fotofreunde (ohne Ermäßigung).

Sonderfahrten

AG 3/58 Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg
Fotosonderfahrt am 15. Oktober 1989 mit GmP (Schmalspur-Güterwagen) und Lok 99 561. Abfahrt Radebeul Ost: 8.35 Uhr, Ankunft gegen 16.00 Uhr. Zahlreiche Fotohalte. Anmeldung nur durch Einzahlung der Teilnehmergebühr (einschl. Mittagessen) von 13 Mark, Kinder (bis 10 Jahre) 9 Mark an: DMV AG 3/58, PSF 56, Radebeul 1, 8122. Fahrplan für „Nebenherfahrer" gegen Freiumschlag und 0,50 Mark in Briefmarken erhältlich.

AG 3/75 „Eisenbahntradition" Zwickau
Sonderfahrt am 9. September 1989 von Zwickau über Reichenbach–Falkenstein nach Schöneck und zurück über Adorf, Greiz und Neumark. Zum Einsatz kommt der Traditionszug, bespannt mit der Lokomotive 58 3047. Der Zug ist bewirtschaftet. Mit dem Sonderzug des BV Erfurt finden gemeinsame Fotohalte und Tausch der Lokomotiven statt. Teilnehmerpreis: Erwachsene 24,00 Mark, Kinder bis 10 Jahre 12,00 Mark, DMV-Mitglieder (nur bei Angabe der Mitgliedsbuchnummer) 22,00 Mark. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung bis 20. August 1989 an Manfred Tischer, A.-Nexö-Str. 3, Zwickau, 9590. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Tauschmarkt

Am 16. September 1989 von 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr findet im Klubhaus der Eisenbahner Magdeburg, Kulturpark Rotehorn, ein Modellbahntauschmarkt statt. Tischbestellungen sind nur einzeln unter Angabe der AG und Mitgliedsbuchnummer sowie Tauschartikel bis zum 1. September 1989 schriftlich im frankierten Briefumschlag an den DMV, Bezirksvorstand Magdeburg, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010, zu richten.

Verschiedenes

Die AG 4/100 sucht zur Aufarbeitung der Dampflokomotive 91 6580 Dokumente, Fotos oder anderes Material aus der Betriebszeit der Maschine bei der DRG, der DR oder bei der IB Erfurt. Alle Unterlagen werden garantiert zurückgesandt. Außerdem werden Auskünfte über den Verbleib der noch bei der DR in Betrieb gewesenen ELNA-Maschinen der BR 91 gesucht. Zuschriften an: DMV AG 4/100 „Werrabahn Eisenach", PSF 179, Eisenach 5900.

Die Kommission für Jugendarbeit beim Bezirksvorstand Dresden bietet allen interessierten Jugendlichen im Alter von 13 bis 15 Jahren die Teilnahme an einer eisenbahntechnischen Grundlagenausbildung vom Oktober 1989 bis Mai 1990 an: in Dresden Hbf mittwochs ab 11. Oktober; im Pionierhaus „Juri Gagarin" Karl-Marx-Stadt donnerstags ab 12. Oktober. Die Veranstaltungen finden etwa alle 14 Tage in der Zeit von 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr statt. Anmeldungen mit Angabe von Name, Vorname, Anschrift, Geburtstag (ggf. DMV-AG) bis spätestens 15. September 1989 schriftlich an: DMV BV Dresden, PSF 325, Dresden, 8060. Termin- und Themenplan sowie weitere Informationen werden zugesandt.

Wer hat – wer braucht?

Biete: „Reisen mit der Dampfbahn" u. a. transpress-Literatur; in TT: BR 80, Lademaß; in $H0_e$: Feldbahnloren; in $H0_m$: 99 6100 (Eigenb.); in N: 65, S 699. Suche: „Dampflok in Glasers Annalen 1900–1919, 1931–1943, 1947–1967 u. a. Literatur; Kursbücher DR v. 1970; „me" vor 1968, 1971, 4, 6/1973; in TT: E 70; Eigenbauloks; in TT_m: Fahrzeuge; in N: Fahrgestelle BR 95, 64 (Eigenb.). Liste mit Freiumschl. anfordern! Thomas Richter, Straße der Jugend 12, Sondershausen, 5400.

Biete: Lokomotiven v. Borsig und Esslingen; Dampfloksonderbauarten; Einbaum-Dampflok-Düsenklipper; Berliner Straßenbahnen; Signalhefte 4–35; H0: BR 80, 66; HERR-Personenwg $H0_m$; Güterwg 2achs. $H0_e$ „Tm", nur Tausch. Suche: „Muldenthalbahn"; „Probstzella–Sonneberg"; „Baureihe 44"; „Dampflokomotiven 01–96" „97–99";
Deutsche Dieseltriebfahrzeuge; „Dampflokomotiven gestern und heute"; „Thumer Schmalspurnetz"; 100 Jahre Mansfeld Werkbahn; Material in $H0_m$/$H0_e$; Rollwagen; Gehäuse BR 99 HERR; Ölkesselwg. H0 und Tanklöschfahrzeug; Dampfwalze u. a. Klaus Schmidt, E.-Weinert-Siedlung 69, PF 172/19, Finsterwalde, 1240.

Biete: „Kleinbahnen der Altmark"; „Bahnbetriebswerk zur Dampflokzeit"; „Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf". Suche: Zimmer- und Tisch-Läutewerk, auch rep.-bed.; Spielzeug-Läutewerk aller Nenngrößen; Läuteinduktor, auch rep.-bed.; Einzelteile von Läutewerken und Induktoren. Wolfgang List, Weberstraße 22, Stendal 1, 3500.

Biete: div. Eisenbahn- und Modellbahnliteratur. Liste mit Freiumschlag anfordern. Suche: „Russische und Sowjetische Dampflokomotiven"; „Tunnel der Welt"; „Bildatlas Autounion"; BR 57, 93 in H0. Günter Wohllebe, Fr.-Naumann-Str. 6, Altenburg, 7400.

Biete: Ci DRG und B 4i DRG (Prefo). Suche: Oberlichtwagen braun vierachs. „technomodell" und Kesselwagen K. Sächs. Sts. E. B. (Prefo). Lutz-Uwe Treichel, Bornitzstr. 1, Berlin, 1156.

Biete: Umfangreiche Eisenbahn- u. NV-Literatur; Kursbücher; NV-Fahrpläne; Poster; umfangr. Material in S; in H0: V 100, BR 110; in TT: div. Material u. a. Eisenbahn- und Kfz-Umbaumodelle (Liste anfordern). Suche: NV-Literatur; Modellbahn- u. Eisenbahnliteratur; in TT: Eigenbauten, Kleinserienmodelle, Figuren, alte Kataloge; ältere Modelle aller Art. Manfred Gräser, Schatstr. 13, Leipzig, 7022.

Biete: H0: BR 03 (Schicht), 24, 42, 55, 75, 89, 262, 265, SKL mit Antr. (ü. etwa 1/11...1/30); VB 140 (DR); VT-Geh. ČSD; Langenschwalbacher; Deutz-H0-Lok mit Antrieb; BR 55 (N); HERR-Fahrzeuge. Suche: H0: BR 89, 84 und 91 Einzelteile; BR 55, 57, 73, 91, 92, 98, SKL (BS), Junge-$H0_e$-Lok (BS), Maßzeichnung und Radsätze für IV K ($H0_e$), $H0_e$-Fahrzeuge (bes.) I K(U), br. 4achs. Pers-Wagen von „tm"; HERR-Personenwg. u. Wagenböden. Reiner Lachs, Schwarzburger Str. 15, Berlin, 1142.

Biete: Dampflok 05 002 DB in Nenngr. 0; Zeitschriften „Modellbahn-Welt" Heft 55-84 sowie div. Hefte „Fernunterricht für Modelleisenbahner". Karl-Heinz Jochinke, Voigtstr. 27, Fredersdorf, 1273

Biete: „Reisen mit der Schmalspurbahn" „Wilsdruffer Schmalspurnetz"; Taubenheim–Dürrhennersdorf/Herrnhut–Bernstadt; Rollbockbahn; IIK, IIIK, VK. Suche: $H0_e$/$H0_m$-Personenwg HERR; $H0_e$-Lok; Drehscheibe, Figuren, Zubeh. in H0 (auch Ep I); Rollwg. H0/$H0_e$. L. Röhl, Dorfstr. 1, Krummensee, 1291.

Biete: H0: 52 Fahrleitungsmasten (Metallausführung – Messing/Kupfer); E 63, BR 23, 42, sä. VT, 80, 24. Suche: BR 91, Altenberger-Kleinserie, Eilzugwg. DRG, Langenschwalbacher-DRG. Christian Schlosser, Plauenschestr. 76, PF 09-03, Falkenstein, 9704.

Biete: Lokschilder 92 6587, 50 3694, Stecklaterne (alt), Owala. Heine-Regler, BR 89 DR, Bausatz ETA 187 dreitl. in TT: VT 186, „Lokomotiven von Borsig"; Dampflok-Archiv 1,2; „Modellbahnelektronik"; „Modellbahnelektromechanik"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1981"; „Die Müglitztalbahn"; Suche: Glasers Annalen 1931–1943, 1947–1967"; sowie ähnl. Neuersch. Dampflok- und Triebwagenmodelle in H0; „me" 1952–1954. Axel Erxlebe, Str. d. Freundschaft 25, Salzwedel, 3560.

Biete: umfangr. N-Material zum Bau einer Anlage (u. a. drei BR 65, DKW). Suche: Eisenbahnliteratur. Frank Schein, IS „E. Thälmann" Großenhainer Str. 57, E 88/2, Senftenberg, 7840.

Biete: „Dampflok-Sonderbauarten"; „Glasers Annalen 1877–1899"; „Bahnland DDR"; Bilder von der Eisenbahn; Broschüre WEM; in H0: BR 50, E 44 alt. Suche: „Thumer Schmalspurnetz"; VI K; in H0: VT 135 und Beiwg; HERR Güter- u. Rollwagen. Wilfried Haenelt, Lessingstr. 8, Weißwasser, 7580.

Biete: BR 03 Schicht (Blech u. Plaste); G1 EAW (1959); PIKO: 23, 50, 55, E 63, E 46, $E 44^5$, 71 (1952), E 44 braun, 50 grau mit Triebtender; Ellok u. Stromlinienlok Pico; Gützold; 24, 64 (alt und neu); 42, B-Loks (1948), SVT viol/crem. jeweils mit zugeh. Wagen; Städteexpreß 12 Wg., Städteschnellverkehr 5 Wg.; MK4-Zug u. v. a. Suche: DRG-Fahrzeuge H0, 00, 0. I. Peter Kießling, Nesselgrundstr. 8a, Boxdorf, 8101.

Biete: H0: E 11, E 42, BR 56, 38 sä. Drehschemelwagen, Doppelstockzug 4teilig, alte Ausführung „DR", Figuren, Zweiradmodelle, Straßenfahrzeuge, Gelenkwaserkran; TT: BR 80, 35, E 94, „Dampfloksonderbauten". Suche: H0: BR 91, Gehäuse BR 89 PIKO, $H0_m$-Wagenmodelle von HERR; „Schmalspurbahnen in Sachsen", „Franzburger Kreisbahnen", „Schiene, Dampf und Kamera". Burkhard Freier, Lanzener Str. 2, PF 872, Perleberg, 2910.

Bieten: TT-Ersatzteile: BR 35-Nachläufer, Preis: 2,60 M; Vorläufer: 2,90 M; Tenderachsen: 0,74 M; BR 56 Gehäuse Kessel, 4,45 M; Gehäuse Tender 2,10 M, Tender Rahmen 2,00 M, Radsatzgruppe 8,85 M, Lichtleitkabel 0,33 M; BR 86 Gehäuse 5,35 M; BR 92 Gehäuse 4,20 M; BR 81/82 Zylinderblock 0,54 M, M 61/ My1125/B 204 Gehäuse 6,35 M; BR 110 Drehgestell 4,25 M; BR 118 Drehgestell m. H. 6,95 M, Drehgestell o. H. 6,70 M, Rahmen Unterteil 3,70 M; BR 221 DR Drehgestell m. H. 6,95 M, Drehgestell o. H. 6,70 M; BR 211/242 Getriebegehäuse 0,85 M, Stromabnehmer 2,15 M; BR 499 ČSD Gehäuse (bl/elf) 13,55 M, Schaltplatt m. Drosseln 3,40 M; Kohle 0,07 M, UKW-Drosseln 0,53 M, Kondensator 22 nF 0,53 M, Doppeldiode (Lichtwechsel) 0,45 M, Motor 8311 7,75 M. Ve EHB (HO) Köthen, Schalaunische Str. 19, Köthen, 4370 bzw. Kontaktring-VKE „Modelleisenbahn", Schalaunische Str. 9, Köthen, 4370. Die Realisierung Ihrer Bestellung erfolgt per Nachnahme. Bei Bestellung ab 10 Stck. pro Artikel erhalten Sie einen Rabatt von 10 %.

Biete: „Bahnbetriebswerk zur Dampflokzeit"; „Dampflok-Archiv 1"; „Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen", „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985"; H0: BR 118 elfenbein/blau (neu), BR 106 in Werklokausführung (silbergrau), 1 pr. Abteilwagen vierachs.; N: 2 sächs. Abteilwg. 2achs. Suche: $H0_e$-rollendes Material. Nur Tausch. K. Muhlack, PSF 24, Binz (Rügen), 2337.

Biete: H0: BR 120 DB. Suche: BR 181 DB blau. Nur Tausch. Till Kistner, Ahrenshooper Str. 16, Berlin, 1093.

Suche: Bücher, Broschüren, Ansichtskarten, Poster, Briefmarken und Fotos im WPK-Format über die Eisenbahnen des In- und Auslandes, sowie H0-Modellautos aller Art, in TT Triebfahrzeuge E 70, T 334, VT 135, E 94 rot u. a. auch Eigenbaumodelle und Ausland. Angebote mit Preis. Jan Gloger, Kalininring 30, Greifswald, 2200.

modell eisenbahner anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste 3/88

Suche „Modellbahnpraxis" Heft 2, „me" 1959 u. 1960, Heft 3/66 sowie Lit. ü. Anlagengestaltung u. Gleispläne. **Biete** div. Hefte „Modellbahnpraxis", „Signal", Einzelhefte „me" 1961–1983. Zuschr. an: Lindemann, Dr.-G.-Hoch-Str. 7, Dessau, 4500

Suche „me" 52–55 u. 62–69, 7 u. 8/83, TT 35, H0-Loks u. Güterwagen, VT 135 mit Bw DR u. DB, VT 137 3tlg. **Biete** „me" 100 Einzelhefte 78–88, Liste anf. Zuschr. an: H. Wiegand, Str. d. Einheit 14, Sangerhausen, 4700

Suche transpress-Verkehrsgeschichte „Straßenbahnen in Karl-Marx-Stadt" (Heiner Matthes). Zuschr. m. Preis an: Charlotte Uebel, Gudvanger Str. 15, Berlin, 1071

Suche 6 m Schwellenb. $H0_e$. Tausch gegen N-Schwellenb. mögl. auch kleinere Mengen. Th. Lehmann, Fr.-Kögler-Ring 76, Freiberg, 9200

Suche Eisenbahn Märklin H0, auch nur roll. Material. Jentzsch, W.-Albrecht-Weg 117c, Leipzig, 7025

Suche „me" 1975–77 u. 86–88 (auch geb.). Heinecke, W.-Pieck-Str. 111, Dessau, 4500

Suche f. Nenngr. TT Diesellok T 334 u. E 70. Nur Zuschr. m. Preis an: T. Herrmann, Heimstättenweg 8, Fach 15–6, Halle, 4073

Suche Wiking-Automodelle. Freygang, Hohensteinstr. 3, Coswig, 8270

Suche u. biete Eisenbahnliter. Bitte Liste anfordern. D. Alder, Gutenbergstr. 48, Zittau, 8800

Suche roll. Mat. f. TT_m u. f. TT BR 35. St. Weber, Gelenauer Str. 89, Venusberg, 9361

Suche (nur Tausch) Nenngr. 0 (Märklin) roll. Mat. **Biete** Nenngr. H0 Loks versch. Hersteller f. 5 000,– M u. Massefiguren. Wittwer, Hauptstr. 11, Ebersbach, 8705

Suche in H0 BN 150 u. Fahrzeugmodelle Typ „Robur" sowie Einzelteile von Fahrzeugmodellen. Zuschr. m. Preis an: D. Domanja, Neuestr. 2, Neuwegersleben, 3231

Suche alte Modellmotoren (Benziner, Diesel), Dampfmaschinen, Heißluft- u. Preßluftmotore. Reichert, Külpstr. 12, Stralsund, 2300

Biete „Eisenbahnatlas DDR", „Lok-A. Würtemberg", „Reisezugwagen-A. 2". **Suche** BR 01, BR 44, „Dampflok-A. 1", „Schiene, Dampf u. Kamera", Elektrische Lokomotiven, „Bahnland DDR". Tausch oder Kauf. M. Grandke, Am Bahnhof 57, Eichow, 7501

Biete 10 versch. ESPEWE Modelle NVA, 5 paar Weichen N, „Ellok-A.", DLA 2, LA Württemberg. **Suche** transpress-Liter. Hendrich, Jaspisstr. 14c, Meißen, 8250

Biete „Das gr. Anlagenbuch", **Suche** „me" 1–5, 12/82; 8/83; „Hist. Bf.-Bauten 2", TT-Gleispläne; TT E 70, T 334. Hille, Gartenstr. 65A, Cottbus, 7500

Suche alte Waggon- u. Lokschilder sowie alte Eisenbahnermützen u. Tauschpartner für H0. Bartsch, In der Grafschaft 2, Eisenach, 5900

Biete in TT T 334, Gehäuse E 499 u. Postw. **Suche** in TT BR 56 (DR) AB4üpe (Silverlines), Triebwerk BR 56. Skeide, F.-Heckert-Str. 5, Nordhausen, 5500

Biete in H0 BR 32, 24, 50, 64, 66, 80 Heus., 55 NS, BN 150, 110, 118.0, 120, 130, V 200, VT 04, VT 135, E 46, E 63, SKL-Baus., 211, Doppelst. 4tlg., C4üpr13, Biur, Bi 33 u. Modellaut. 1:87 (5,– bis 120,– M). Nur Zuschr. an: F. Hiller, Str. d. Nationen 97, Karl-Marx-Stadt, 9002

Biete DLA 1; Strab.-A. 2, 4; Dampflokomotiven (Slovart); Brücken gestern u. heute; „Der Bayr. Bf. in Leipzig"; „Leip.-Dresd. Eb.-Compagnie"; „Eisenb. im Eichsfeld"; Glas. Annalen 1947–67; Broschüren. **Suche** „Ellok-A."; „Tw.-A.", Strab.-A. 3 und 5 sowie Dias. H. Lauerwald, Str. d. Befreiung 8, Nordhausen, 5500

Biete „Schmalspurb.-A.", „Loks v. Borsig", „Hist. Bahnhofsb. III". **Suche** „BR 44", „Schiene, Dampf u. Kamera", „Strab.-A alt". Nur Tausch. D. Braun, K.-Liebknecht-Str. 7, Markranstädt, 7153

Biete „Die Dampfl. d. DR", „Ellok-A." 6. Aufl., Eb-Jahrb. 80 u. 81, „Strab.-A. 4", Dietzel-Kranw. neuw., TT BR 119, Gehäuse 118 146 u. BR 85, N-Eilzugw. B4i u. C4i, Kühe, div. Bausätze H0, TT, N. **Suche** TT Gehäuse T 334, Leig-E., Rlmmp, 4achs. Schotterw. auch beschädigt. A. Leibelt, Neugasse 2, Annaberg-Buchholz, 9302

Biete Sp.-0-Mat. (Märklin) zus. 1 000,– M, Tausch geg. roll. Mat. H0 mögl., Liste geg. Freiumschlag. Nur Zuschr. an: Knoth, Erlbacher Str. 22, F. 1977, Markneukirchen, 9659

Biete MB-Lexikon, 24,– M; „Windbergbahn", 12,60 M; „MPSB", 11,40 M; „Anlagenbuch", 19,80 M; „Russ. u. sowj. D.-Loks", 29,80 M; Bahnhofsbauten (1. Aufl.), 36,– M; III, 39,80 M; Broschüre „80 Jahre nach Oybin-Jonsdorf", 4,– M. **Suche** EB-Literatur und Spur S. Peter Jäpel, An d. Friedensgrenze 14, Zittau, 8800

Biete im Tausch BR 99 (VI K) in $H0_e$, E 44 AEG, V 200 DB, Schmalspurtransportwagen (4achs.) in H0. **Suche** BR 74 DR, BR 89 (T 3), Schotterwagen in H0. Focke, Paul-Küstner-Str. 38, Leipzig, 7033

Biete BR 24, 42, 64, 66, 75, 86, 89, 91, f. 600,– M; Modellautos H0, f. 500,– M; Matchboxautos, je 15,– M; EB-Literatur, Kleinserienmodelle (nur Tausch). **Suche** BR 84, Modellautos von Wiking (auch Kauf). Guder, Kl.-Gottwald-Str. 4/2270, Apolda, 5320

Biete H0 BR 44, 58, 94, 89 (Eigenb.), ETA, div. Wagen, zus. 1 200,– M. **Suche** Blechspielzeug vor 1945 v. Märklin, Bing, Carrette. Kühdorf, Schülerweg 11, Greiz, 6601

Biete TT-Loks, Wagen (Li. g. Freiumschl.), H0 PIKO-Perszug, BR 42, $H0_e$ tm-Wg. 2achs. **Suche** $H0_e$-Dampfl. (nur Tausch). H. Reimann, Gerokstr. 40/202, Dresden, 8019

Biete Bahnhofsb. I, „Schmalsp.-B. zw. Spree u. N.", „Brandenb. Städteb.", „MPSB", „Müglitztalbahn", „Li. u. re. d. kl. Bahnen", „Dampflok-A. 4". **Suche** Bahnhofsbauten II, „Das Bw zur Dampflokzeit". L. Haupt, Kleiberweg 36, Magdeburg, 3080

Biete „Verkehr der großen Städte", BR 250, 221, 110, 35, 103, Dias und Fotos von Dampf-, Diesel- und Elloks, Eisenbahn-Jahrbücher und andere. **Suche** in TT E 70, T 334, Silverlineszug, alle neu herausgegebene Literatur von transpress, z. B. „Schiene, Dampf und Kamera"; Eisenbahn- u. Modellbahnkalender 1990, Eisenbahn-Jahrbuch 1977, 81 und 70–75. R. Guther, Im Tal 31, Kleinmachnow, 1532

Biete in H0 Schweizer „Krokodil" v. Roco; „TGV" v. Lima; Schweizer TEE-Triebzug, (RAe4/22) u. Kranzug v. Fleischmann. **Suche** im Tausch v. Rokal TT BR 85, 71 sowie BR 38 u. 22 (Eigenb.). R. Juchler, Rilkestr. 64, PSF 81-32, Karl-Marx-Stadt, 9081

Biete „me" Jhg. 1983–1988, f. 145,– M; „Kleine Eisenbahn ganz groß", „ganz raffiniert"; „Dampflokomotiven gestern u. heute"; „Einbaum-Dampflok-Düsenklipper". J. Brendel, Schildstr. 34, Plauen, 9900

Biete BR 80, 64, 50, 24. **Suche** BR 84, 62 Bergfelde, 03 Schicht, Rehse-Bausätze, BR 50 m. Triebtend., Mitteleinstiegw. Hruska, „me" vor 59 nur kompl. Jhg., ESPEWE-Modelle, nur Tausch o. Kauf. Macholdt, A.-Ries-Str. 9, Erfurt, 5023, Tel.: 2 82 82

Biete H0 BR 81, E 44 AEG, E 44 PIKO, BN 150 l. def., Saxonia Orig. neu, L.-Sch. 23 001, a. Lok-Lampe u. Zg.-Schluß. Petr. **Suche** TT-Modelle außer BTTB, BR 50, BR 80, BR 03. Nur Tausch u. Zuschr. H. Lässig, Görlitzer Str. 2b, Riesa, 8400

Biete Sachsen 1 u. 2, DLA I f. BR 84 Heus.-Steuer. (leicht def.), Gleitb., Gleitbahntr., Die Modellbahn 1, Reste Pilz-Mat. (versilb.). **Suche** Bayern u. Württemb., 5 Rads. BR 89, Strab.-A. 1–3, 5 u. 6, f. BR 84 Geh. Zylinderbl., 2 kompl. Laufachsen, Treiba. Dampfw. usw. H. Obst, M.-Niemöller-Str. 9, Ebersbach, 8705

Biete P 8, BR 44 (Eigenb.). **Suche** BR 91 (franz/belg), BR 03 (Schicht), BR 89 (sächs). B. Stelter, Pasteurstr. 1, Berlin, 1055

Biete EB-Jahrb. Köf ohne Antrieb in TT. **Suche** in H0 Köf. E 44 AEG, E 46. D. Dietze, C.-Zetkin-Ring 3, Riesa 3, 8400

Biete Strab.-A. 1 u. 4; Diesellok-A.; Eisenbahnwagen, „Müglitztalbahn"; Berlin d. Märkische Wasserstr.; „Modellbahnelektronik"; „Brücken gestern u. heute"; H0-Lok 01, 41, SVT 3teilig. **Suche** „Hist. Bahnhofsb. 2", Verkehrsgeschichte. U. Martin, Makarenkostr. 34, Zwickau, 9561

Biete „Strecken-Diesellok", „Diesellok-A.", „me" 2/5/8/11/53, 2/3/5–8/11/12/54, 1/56, 1–8, 10–12/57, 1966, 69, 71, 72, 74–80, „Zw. Spree u. Neisse" Dampflok-A. 1 u. 2, „Ellok-A.", Lex. Erf. EB, „Überschienung d. Alpen", Merkbuch TFZ (105,– M), Lokatlas ČSD 5 u. 6, „LA Württemb.", „LA Baden", „Hist. Bf.-Bauten 3". **Suche** „me" 1, 2/52, 1, 3, 4, 12/53, 1, 2, 12/55 u. Sonderhefte, Holzborn 01–96, Dampflok-Glasers-Ann. 47–67, Reisezugw.-A., Kursb.-DR/DB um 1960, TT pr. T3, WG 3112, 3122, Berl. S-Bahn (2.A. 1968), Griebl ČSD Dampflok 2, DV 93051 – 60. F. Hibsch, Schillerstr. 44, Halle, 4020.

Biete Eisenbahnliteratur, Bücher u. Zeitschriften (Liste anfordern). Suche „Das Signal" 2/62 u. 6/63, Diesellok u. Triebw. in Gl. Ann. 1895–1936 sowie Autos aus Zwickau. M. Lemuth, Neumarktstr. 6, Metzels, 6101

Biete transpress-Eisenbahnliter. (Liste gegen Rückumschlag). **Suche** roll. Mat. N. G. Klein, F.-Jacob-Str. 24, Berlin, 1156.

Biete H0 18 (bay. S 3/6, Orientlok) 3 Ltr., 38 (pr. P8) Baus., 2 Niederflur-Lkw-Transportwagen, engl. Postw. alles Eigenbau, 2 Personenw. pr 05 (Gebert), Spur 0 Lokgeh. T 55. **Suche** H0, $H0_m$, $H0_e$ roll. Mat. (auß. PIKO), Lokgeh. pr. T 8 (89 066), sä. VT, 84 99. Ebeling, Dimitroffstr. 17b, Luckenwalde, 1710

Kaufe – Tausche – Verkaufe Eisenbahnfotos und Statistik. Glombik, Kötitzer Str. 22, Radebeul, 8122

Gilt immer! **Kaufe u. tausche** H0–$H0_e$–$H0_m$-Fahrzeuge sowie Kleinstserienbausätze, Kraftfahrzeugmodelle. Biete Länderbahnfahrzeuge, Loks u. Wagen d. DRG. D. Messing, Georgenstr. 11, Halberstadt, 3600

Verkaufe versch. Loks u. Wagen H0 (Liste); „me" 1974–79, 60,– M. Biete im Tausch 2 KB D-Zugwg. 33 cm. **Suche** Spur 0 (ZEUKE) E 44 gegen Märklin D-Zugwg. 33 cm. W. Hänsch, Dorfstr. 19, Trebelshain, 7251

Biete H0 BR 24 f. 36,– M. **Suche** N BR 55, 65 u. Schnellzugwagen. D. Kanitz, K.-Marx-Str. 7, Tangerhütte, 3510

Verkaufe TT-Anl., 2,8 m × 1,5 m, z. Weiterbau umzugsh. f. 950,– M. Panse, Saalering 1, Halle, 4050

Verkaufe an Liebhaber Uralt-Lokomotive, Spur I, Bj. etwa 1920 f. 200,– M. Zuschr. an: Förster, Altjeßnitzer Str. 2, Jeßnitz, 4405

Verkaufe Modelleisenbahnanlage TT 1 m × 1,5 m mit viel Zubehör f. 500,– M. Wiorek, Bernhardystr. 40, Halle, 4020

Verkaufe Spur 0 Modelle f. Dreileiter-Gleis, Gleichstrom, BR 91, zus. 2 200,– M; Kö II., 750,– M. F. Kobelt, Am Steinteich 19, Cottbus, 7500

Verkaufe „me" Jhg. 77–81, je 4,– M; 82–86, je 6,– M. Jung, Am Bahnhof 5, Meerane, 9612

Verkaufe „me" komplette Jhg. 1954, 1964–1984, nur zusammen für 400,– M. Mrosek, Lüdershagen, 2601

Verkaufe „me" 7/82–12/88 für 100,– M. J. Träder, M.-Reichpietsch-Weg 17, Wismar, 2402

Tausche Lit. u. H0-Mat., Liste gg. Freiumschl. Buczkowski, Lindenstr. 51, Seehausen, 3550

Tausche Eb.-Literatur, rollendes Material in H0 u. N. Liste anfordern. F. Hutten, G.-Schwarz-Str. 18a, Leipzig, 7033

Tausch! Biete H0 BR 41, 95, 118, 185, 58 (Eigenb.), div. Lit. Suche H0-Fahrzeuge d. Schweizer Bundesb. Scholz, Hennekestr. 76, Berlin, 1142

Tausche große Loksammlung, Wagen, jedes Zubehör in H0, f. 5 000,– M. Suche Oldtimer-Motorrad, möglichst orig., auch def., vor 1950. Weiß, Zellaer Str. 19, Suhl, 6051

Verkaufe „me", Jhg. 1952 (unvollständig) u. 1953 – 6/1982, pro St. 1,– M; 7/82–84, pro St. 1,80 M; möglichst zusammenhängend. Zuschr. an: Ch. Bartsch, Straße 209 Nr. 6, Berlin, 1120

Herbert Titze (DMV), Berlin

Die 95 0004 entsteht

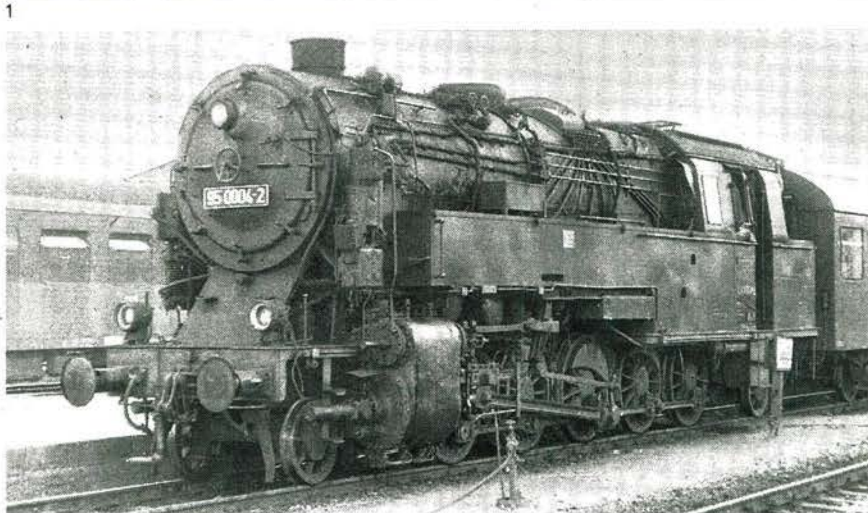
Wie bereits im „me" 5/87, S. 28, ausgeführt, gab es auch Lokomotiven der BR 95, bei denen der vordere Speisedom fehlte. Es liegt daher nahe, die bekannte Industriemodell-Lokomotive 95 0028 in eine derartige Maschine umzubauen. Eine solche Arbeit ist nicht allzu schwierig. Sie bietet zudem den großen Vorteil, daß das gesamte Fahrwerk unverändert bleibt.

Im folgenden soll nun ein solcher Umbau vorgestellt werden. Die Ölfeuerung wurde beibehalten, jedoch kann man auch zusätzlich die Kohlefeuerung vorsehen. Wie bereits im genannten Beitrag erwähnt, ist dann allerdings auch eine Dampfpumpe der Bauart Nielebock-Knorr erforderlich.

Unter den Lokomotiven mit zwei Domen ist dem Verfasser nur die 95 0004 bekannt. Sie besaß den gleichen Sanddom wie das PIKO-Modell. Daher wurde die 95 0004 als Muster für den Umbau ausgewählt. Markantester Unterschied zwischen der 95 0004 und der 95 0028 ist außer dem fehlenden vorderen Dom und der damit etwas anderen Leitungsführung der Platz des kleinen Ionenaustauschers auf dem Wasserbehälter. Während sich bei der 95 0028 der Ionenaustauscher auf der Lokführerseite befindet, war er bei der 95 0004 in gleicher Höhe auf der Heizerseite angebracht (Abb. 1 und 2). Somit ergeben sich folgende Umbauarbeiten:

Der Kessel mit den Wasserbehältern wird vom Fahrwerk getrennt. Letzteres ist lediglich farblich zu behandeln. Der Kessel ist nun vorsichtig vom übrigen Gehäuse zu trennen. Dazu hebt man ihn behutsam aus den vorderen Verankerungen und danach auch aus der Verankerung am Führerhaus heraus. Dabei wird gleichzeitig die Sperre für das Ballaststück gelöst, das nun leicht herausgenommen werden kann. Aus dem danach gut zugänglichen Kessel sägt man das aus der Abb. 5 ersichtliche Stück mit dem vorderen Dom heraus. Die jetzt notwendigen Schnitte werden so gewählt, daß sie bis auf ein kleines Stück stets längs den „natürlichen" Begrenzungslinien folgen und den Dom unbeschädigt lassen. (Man kann den Dom später anderweitig verwenden.)

1



2



Aus dem „Bauch" eines 01^5-Schrottkessels wird nun ein passendes Stück herausgesägt (auf den Grat achten!) und in das entstandene „Loch" sorgfältig eingepaßt. Soweit erforderlich, werden danach noch vorhandene Stoßkanten mit Suralin verschmiert.

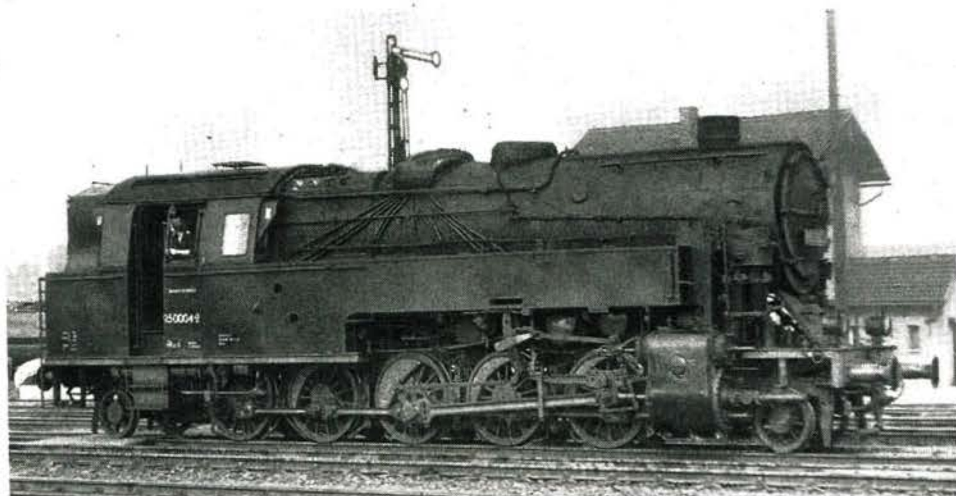
An den aus der Draufsicht (Abb. 2 und 6) erkennbaren Stellen sind nebeneinander zwei waagerechte Bohrungen anzubringen, in die die beiden Ventile 1210.09 einzupassen sind. Das vordere Ventil erhält seine Zuleitung „von unten". Für das hintere Ventil ist die Leitung 1000.23 vor dem jetzt vorderen Dom über den Kessel zu führen, und zwar längs der Kesselnaht (Abb. 6).

Bevor der Kessel wieder verankert wird, sägt man vorsichtig das Kästchen für den Ionenaustauschgeber auf der Lokführerseite vom Wasserkasten ab, verschließt die entstandene Öffnung und den Boden des Kästchens und bringt es in gleicher Höhe auf der Heizerseite an, wobei man an den vier Ecken je ein kleines Klötzchen unterlegt. Danach sind das Ballaststück einzusetzen und der Kessel wieder zwischen die Wasserkästen zu montieren. Der weitere Aufbau der Lokomotive entspricht dem der 95 0028, wobei noch zusätzlich einige Teile anzubringen sind (siehe „me" 5/87, S. 28). Zum Schluß muß das Modell die Nummer 95 0004-2 erhalten und bei Bedarf farblich behandelt werden. Weitere Einzelheiten kann man auf den Fotos erkennen. Die Mühe hat sich gelohnt; eine weitere Version der 95er bereichert die Anlage oder Sammlung.

1 Heizerseite der 95 0004
2 Der Blick von links hinten zeigt Details von den hier angeordneten Einzelteilen.
3 Lokführerseite der 95 0004
4 Und schließlich noch ein Blick nach vorn. Deutlich sind die Details zu erkennen, die meist nach jeder Hauptuntersuchung – wenn auch gering – voneinander abwichen.
5 Zu verändernder Bereich des Dampfdoms
6 Neue Führung der Leitung 1000.23
7 Das umgebaute Modell (Heizerseite)

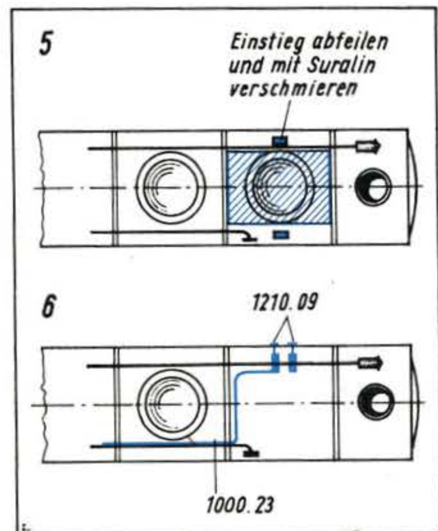
Fotos: O. Schönau, Leipzig (1 bis 4); H. W. Pohl, Berlin (7); Zeichnungen: Verfasser

3

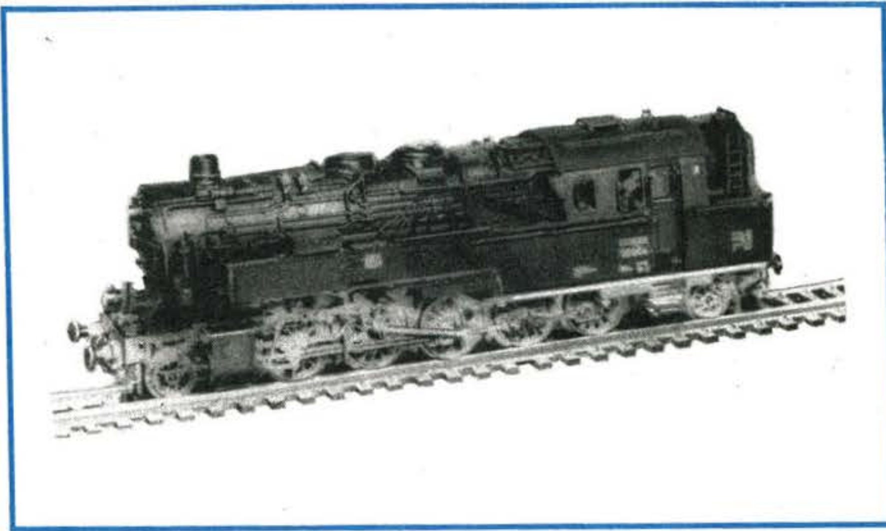


4

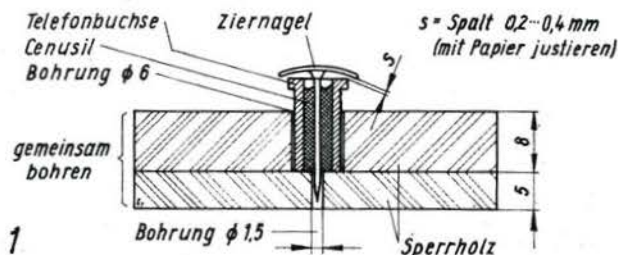




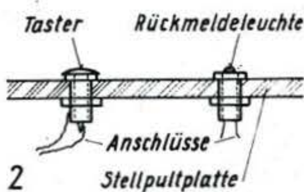
7

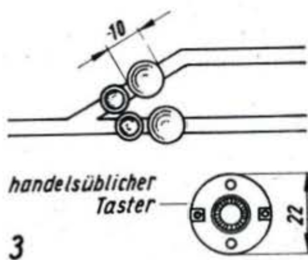


Kleinsttaster selbst gebaut



Da derzeit im Handel nur relativ große und deshalb für Gleisbildstellpulte von Heimanlagen in platzsparender Bauweise ungeeignete Taster (für Weichen o. ä.) zu haben sind, entschloß ich mich, solche selbst zu bauen.
Der größte Durchmesser beträgt nur etwa 10 mm.
Man benötigt zur Herstellung dieser Taster ausschließlich handelsübliches Material:
– Ziernägel (Länge 17 mm)
– Telefonbuchsen (Außendurchmesser 7 mm)
– Cenusil.
Die Taster werden folgendermaßen hergestellt:
– Anfertigen einer Haltevorrichtung (Abb. 1),





– Einstecken der Buchsen und Einbringen des Cenusils (nicht ganz bis zum Rand),
– Einstecken der Ziernägel (Schaft vorher mit einer Feile anrauhen)
und
– aushärten lassen.
Die Taster werden mit den dazugehörigen Muttern befestigt (Abb. 2).
Auf ähnliche Weise lassen sich Rückmeldeleuchten herstellen. Man benötigt dazu wiederum Telefonbuchsen, die zu diesem Zweck allerdings auf etwa 4,5 mm aufgebohrt werden müssen. In die so behandelten Buchsen werden nun Kleinstglühlampen (ohne Fassung 16 V) eingeklebt (evtl. mit Cenusil).
Die Anordnung und Größe der Bauelemente sind in Abb. 3 dargestellt.

Text und Zeichnung:
H. Kranz, Leipzig

Dipl.-Ing. Wolfgang List (DMV),
Stendal

Das gute Beispiel

Neigungszeiger

Allgemeines

Die Abweichung der Gradienten eines Gleises oder einer Strecke von der Horizontalen wird als Neigung bezeichnet. In der Praxis tritt sie als Steigung oder Gefälle auf. Dabei ist die Gradiente die durch die nicht überhöhte Schiene gebildete Gerade im Längsschnitt eines Gleises. Das Neigungsverhältnis einer Strecke ist der Quotient aus dem Höhenunterschied und der Länge des geneigten Streckenabschnittes. Der Höhenunterschied bezieht sich immer auf die Aussage „1 m Steigung (oder Gefälle) auf x Meter Streckenlänge", zutreffend auf einen y Meter langen Streckenabschnitt. In früheren Zeiten waren diese Werte am Neigungszeiger, der am Neigungswechselpunkt aufzustellen war, anzugeben. Damit konnte sich der Lokomotivführer laufend über die Neigungsverhältnisse der Strecke informieren. Sie wiederum ermöglichten dem Lokomotivführer eine optimale Fahrweise, da Neigungen direkt die Geschwindigkeit der Züge beeinflussen. Eine vorausschauende Fahrweise des Lokomotivführers war vor allem deshalb erforderlich, weil die Lokomotiven noch nicht über größere Leistungsreserven verfügten.

Standorte und Formen

Die Neigungszeiger standen außerhalb des Lichtraumprofils und mindestens 2500 mm von der Gleismitte entfernt. Die alten Arm-Zeiger wurden bis 1877 überwiegend längs, danach zunehmend quer zur Gleisachse aufgestellt. Im letzteren Fall traf nur der Arm mit der lesbaren Seite für den folgenden Streckenabschnitt zu, während man für die Gegenrichtung den anderen Arm beschriftet hatte. Die alten mecklenburgischen Neigungszeiger aus Gußeisen, die auch heute noch vereinzelt im Raum Wismar–Rostock anzutreffen sind, verdeutlichen dies. Bemerkenswert an ihnen ist die eingegossene erhabene Inschrift M.F.F.E., die auf die alte „Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn" hinweist. Jeder Arm war 800 mm lang (ab Mastmitte) und 125 mm breit. Auf dem 100 mm breiten Ziffernfeld betrug die Schrifthöhe 70 mm.

Neigungszeiger anderer Bauart gab es beispielsweise an der alten Magistrale Berlin–Stendal–Hannover. Nur noch ein Neigungszeiger ist nach bisherigen Erkenntnissen davon erhalten geblieben. Er steht bei km 83,1 (Blockstelle Schmetzdorf) und dokumentiert sowohl den ursprünglichen als auch den letzten Zustand. In den Anfangsjahren (hier ab 1870) wurden einseitig emaillierte und zugespitzte Blecharme (700 mm lang, 120 mm breit) verwendet. Der Grund war ursprünglich weiß emailliert, die Ziffern darauf waren schwarz. Später wurden sie dann übermalt, so daß nicht mehr das Schriftbild, sondern nur noch die Zahlenangaben im Original wiedergegeben werden. Es war jedoch verhältnismäßig einfach, die Farbschicht zu entfernen und die alten Ziffern (Schrifthöhe: 80 mm) wieder freizulegen. Auch der schwarze Rand entspricht nicht dem Originalzustand!

Bei den beschriebenen Neigungszeigern weist der Arm auf Gefälle (abwärts gerichtet), Horizontale (waagerecht liegend) oder Steigung (aufwärts gerich-

1



2



3



1 Mecklenburgischer Neigungszeiger mit deutlich erkennbarer Eigentumsinschrift. Der waagerechte Arm weist auf einen 350 m langen horizontalen Streckenabschnitt hin.

2 Alt und neu – der letzte Neigungszeiger an der alten Magistrale Berlin–Hannover in der Nähe der Blockstelle Schmetzdorf. Blickrichtung nach Westen mit der dafür zutreffenden Angabe des 550 m langen horizontalen Streckenabschnitts.

3 Die Blockstelle Schmetzdorf liegt am km 83,1. Hier ein Blick in die andere Richtung: Gefälle 1:370 auf 1 100 m. Der Pfosten besteht aus Winkelstahl.

tet) hin. Die Zahlenangaben geben Auskunft über die Größe der Neigung. (Beispielsweise bedeutet „1:370, 1 100 m" Gefälle um 1 m nach einer Streckenlänge von 370 m, insgesamt ist der Abschnitt mit diesem Gefälle 1 100 m lang. Um dem Lokomotivführer das Umrechnen zu ersparen, waren Dezimalbruch- oder Promille-Angaben nicht gebräuchlich.

Durch Tafeln ersetzt

In den 50er Jahren sind dann die aufwendig herzustellenden und stets lesbar zu haltenen Neigungszeiger durch einfache Tafeln ersetzt worden.

Diese etwa quadratischen Tafeln waren schwarz grundiert und zeigten entweder einen waagerechten weißen Streifen, der einen horizontalen Streckenabschnitt ankündigte, oder ein nach unten (Gefälle) bzw. nach oben (Steigung) weisendes weißes Dreieck. Weitergehende Angaben entfielen. Diese Bauform ist von den alten bayrischen Neigungszeigern abgeleitet worden, die außerdem noch Zahlenangaben trugen. Innerhalb des Dreiecks stand das Neigungsverhältnis, oberhalb des Dreiecks oder des waagerechten Streifens die Länge des Streckenabschnitts, wie üblich in Metern. Bei der Bayerischen Staatsbahn war die Rechteckfläche jedoch blau, das Dreieck oder der Streifen weiß. Die Schrifthöhe betrug 90 mm, die Dicke 20 mm. Die 410 mm × 460 mm großen Tafeln bestanden aus einer Zinn-Zink-Legierung und waren geprägt. Sie wurden auf 460 mm × 510 mm großen Holztafeln mit einem kleinen Dach befestigt und an schräg blau-weiß gestreiften Pfählen angebracht.

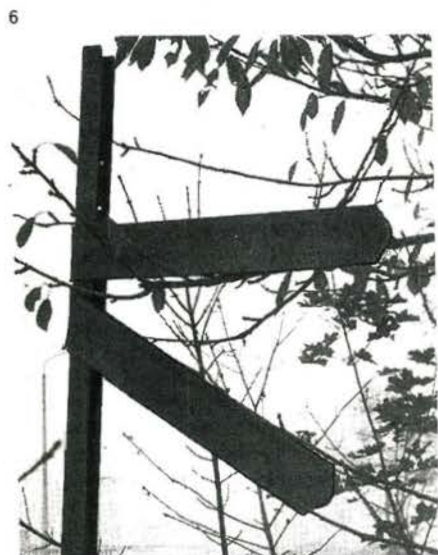
4



5



6



7



4 Dieser einfache Neigungszeiger stand an der Kleinbahnstrecke Stendal–Arendsee. Er zeigte ein Gefälle an.

5 An der ehemaligen Kleinbahnstrecke von Stendal nach Arneburg befand sich dieser Neigungszeiger, der auf eine längere Steigung hinweist. Im Jahre 1971 erfüllte er noch wacker seine Pflicht!

6 Längst nicht mehr in Gebrauch, aber als vergessener Zeitzeuge im Bahnhof Wernigerode 1988 noch vorhanden: Ein Neigungszeiger an der Strecke nach Ilsenburg.

7 Jeder Lokomotivführer und Heizer der Harzquerbahn kennt die typischen Neigungszeiger der alten N.W.E. Sie sind dort noch heute gültig.

Fotos: Verfasser

Konstruktionsunterschiede

Die alten Bahnverwaltungen hatten einschließlich der Kleinbahnen Neigungszeiger eigener Konstruktion, so daß hier eine verwirrende Vielfalt bestand. Dazu ist folgende Beschreibung überliefert: „Zur Herstellung der Neigungszeiger bedienen sich jetzt fast sämtliche Verwaltungen des Eisens und verwenden zu den Pfosten abgängige Siederohre, Schienen oder Profileisen und zu den Armen Platten und Tafeln aus Schweiß- oder Gußeisen. Die Erdverankerung der Pfosten, deren freistehende Höhe zwischen 2,10 m bis 2,70 m beträgt, erfolgt größtenteils durch Fußkreuze oder gußeiserne Scheiben bei einer eingegrabenen Tiefe von 0,6 m bis 0,8 m. Die Länge der Arme schwankt zwischen 0,4 m und 0,85 m, deren Breite zwischen 0,10 m und 0,15 m, deren Stärke zwischen 3 mm und 5 mm und die Höhe der Schrift zwischen 5 cm und 10 cm. Die Schrift ist schwarz auf weißem Grund und bei einer Schrifthöhe von 5 cm bis 9 cm von der Lokomotive aus bei Tage in einer Entfernung von 8 m bis 10 m deutlich erkennbar ..." ⟨1⟩
Neigungszeiger hatten meist fest angebrachte, manchmal aber auch verstellbare Arme. Der für die zu befahrene Strecke maßgebende Arm war weiß, der andere dagegen schwarz gestrichen. So wurde die Fernsichtbarkeit unterstützt.

Als Modell erhalten

Heute sind Neigungszeiger nahezu vollständig verschwunden und zählen deshalb zum „alten Eisen". Doch für die Modelleisenbahner ist der Bau von Neigungszeigern sicher eine willkommene Kleinbastelei für ein Winterwochenende, um damit die Anlagen epochegerecht zu bereichern. Auf eine exakte Zeichnung kann bei der Vielfalt der Vorbilder verzichtet werden, denn mit den erläuterten Maßangaben ist ein freier Nachbau nicht schwierig.

Quellenangaben
⟨1⟩ Scheibner, S.: Handbuch der Ingenieurwissenschaften, Teil V. Der Eisenbahnbau; 6. Band Betriebseinrichtungen, Verlag W. Engelmann, Leipzig 1913
⟨2⟩ Zintl, R.: „Fahrt frei" Bayrische Signale und Stellwerke, Motorbuch Verlag Stuttgart, o. J.

Andreas Gapski (DMV), Berlin

H0$_e$-Heimanlage Fichtelwalde–Dürrenberg

Schon als kleiner Junge hat mich die Eisenbahn fasziniert, wenn die großen, schwarzen Dampfrösser an mir vorbeizogen. Angefangen hatte es mit einer H0-Anlage, die mein Großvater baute. Daraufhin wagte ich mich bald an den Bau meiner ersten TT-Anlage. Ihr folgte eine zweite. Doch das Richtige war das alles noch nicht. Da entdeckte ich während eines Urlaubs die Romantik der Schmalspurbahn, und schon stand mein Entschluß fest, daß eine Schmalspuranlage folgen wird.

Konzeption

Meine Anlage hat kein konkretes Vorbild, sie sollte vielmehr die typischen Merkmale der Schmalspurbahn widerspiegeln. Somit entschied ich mich für die sächsischen Schmalspurbahnen und für die Nenngröße H0$_e$. Um den Fahrzeugeinsatz recht interessant gestalten zu können, wurden als Anlagenmotiv die 60er Jahre gewählt.

Die ersten Planungen liefen darauf hinaus, den Endbahnhof einer Regelspurstrecke darzustellen, an dem eine Schmalspurbahn beginnt. Da diese Idee jedoch aus Platzgründen aufgegeben werden mußte, entschied ich mich für zwei Schmalspurbahnhöfe, einen Durchgangsbahnhof (Dürrenberg) und einen Trennungsbahnhof (Fichtelwalde). Die Bahnhöfe sollten räumlich möglichst weit entfernt sein, um den Eindruck zu vermeiden, die nächste Ortschaft sei „zu Fuß" wesentlich schneller zu erreichen als per Bahn. Außerdem sollte möglichst viel „Fahrstrecke" im sichtbaren Bereich liegen, ohne daß die Anlage überladen wirkt.

Aufbau

Die Anlage besteht aus zwei quadratischen Grundplatten, die auf einem Holzgestell ruhen, das sich vollkommen zerlegen läßt. Diese Konstruktion hat sich bei bisherigen Transporten als recht günstig erwiesen.

Elektrisch sind die beiden Anlagenteile mittels Vielfachsteckverbindungen mit dem Stellpult verbunden.

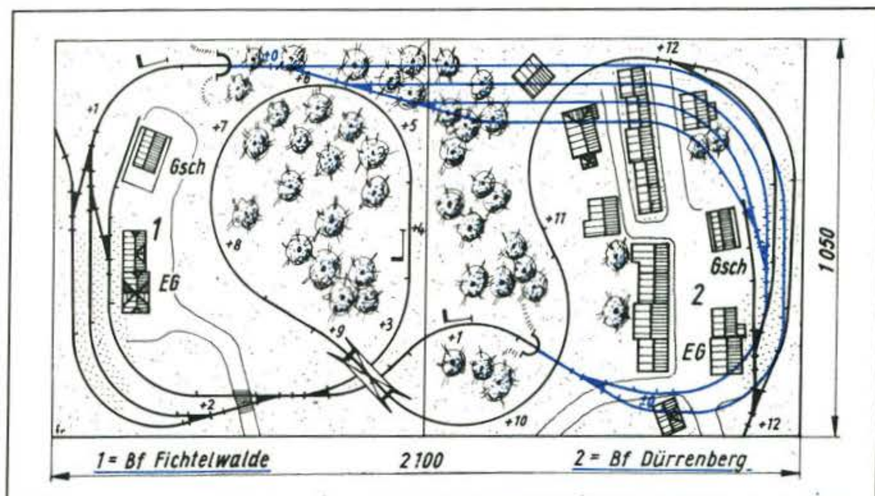
Als Gleismaterial verwendete ich für den sichtbaren Teil „technomodell"-Weichen und Schwellenband, während im dreigleisigen Schattenbahnhof N-Pilzgleis zum Einsatz kam. Alle Weichen erhielten eine Herzstückstromversorgung, welche über die Rückmeldekontakte der Pilz-Weichenantriebe läuft. Somit wurde ein sehr ruhiger Lauf der Lokomotiven trotz des allgemein kurzen Achsstandes erreicht. Die Antriebe wurden in Gebäuden oder Geländeerhebungen versteckt, da sämtliche Unterflurvarianten der Pilz-Antriebe auf Dauer nicht zuverlässig arbeiteten. Um ein Durchbrennen der Spulen zu verhindern, wurde im Stellpult ein zusätzlicher Zustimmungstaster installiert. Ansonsten verzichtete ich auf schaltungstechnische Raffinessen, da die Anlage nur für den Einzugbetrieb konzipiert ist.

Fahrzeugeinsatz

Der Fahrzeugpark ist derzeit noch recht bunt. So stehen Fahrzeuge von „technomodell", HERR, Bemo und Liliput sowie Umbauten und Frisuren zur Verfügung. Für die Zukunft ist jedoch geplant, den Park auf rein sächsische Fahrzeuge umzustellen und epochenrein zu fahren. Im Interesse der Vorbildwirkung wurden sämtliche Fahrzeuge mit Trichterkupplungen ausgerüstet, was jedoch das Rangieren, besonders beim Ausstellungsbetrieb, erschwert. Weiterhin erhielten alle Technomodelle und HERR-Wagen die N-Radsätze der AG 3/110 des DMV (s. a. „me" 6/88), was die Laufeigenschaften sehr verbesserte.

Aussichten

Das Wichtigste in der nächsten Zeit ist, an den Kleinigkeiten „weiterzufeilen". So müssen die meisten Gebäude noch gealtert werden, was den Gesamteindruck wesentlich verbessert. Außerdem war die Anlage von vornherein darauf ausgerichtet, in Form von etwa 1 m × 0,30 m großen Dioramen nach dem Motto „Immer an der Wand entlang" erweitert zu werden. Somit wird demnächst der derzeitige Endpunkt Dürrenberg, der ja eigentlich nur ein kleiner Durchgangsbahnhof ist, einen Gleisanschluß zu einer Fabrik erhalten. Die Strecke wird dann bis zu ihrem eigentlichen Endpunkt weitergeführt.



1 Zugkreuzung im Bahnhof Fichtelwalde. Bevor die VI K ihren Zug übernimmt, muß noch schnell Wasser genommen werden.

2 Die 99 4712, ein Gast aus der Prignitz, fährt mit einem Güterzug bergwärts in Richtung Dürrenberg.

3 Einfahrt eines GmP in Fichtelwalde. Die Güterwagen am Güterschuppen lassen auf einen lebhaften Güterverkehr schließen.

4 Sehr verkehrsgünstig liegt der Bahnhof Dürrenberg. Direkt hinter dem Empfangsgebäude verläuft die Hauptstraße des Ortes.
Ein Triebwagen setzt sich sogleich als Mittagszug nach Fichtelwalde in Bewegung.

Fotos: H. W. Pohl, Berlin

Vorschau

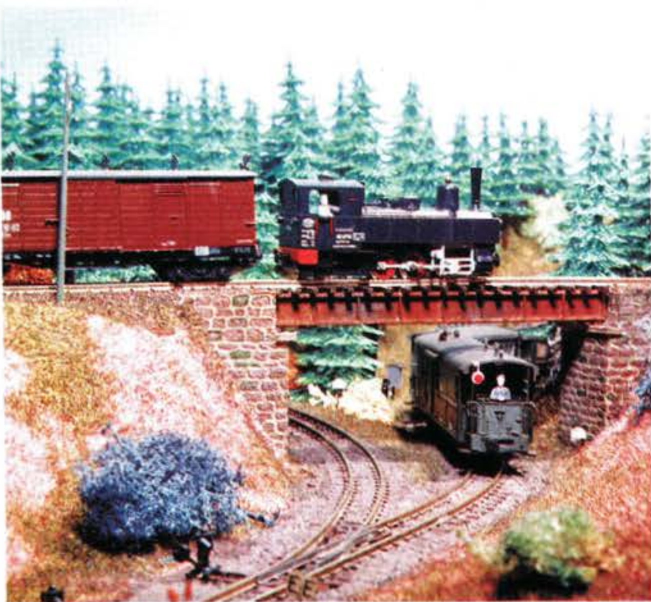
Im Heft 9/89 bringen wir u. a.:

- 100 Jahre Rhätische Bahn;
- Die Geschichte des Straßenbahn-Gelenkwagens vom Typ G 4;
- H0-Anlage Wittgensdorf ob. Bf;
- TT-Wagenmodelle aus der ČSSR;
- Eine Gartenbahn entsteht 6. Teil.

1



2



3



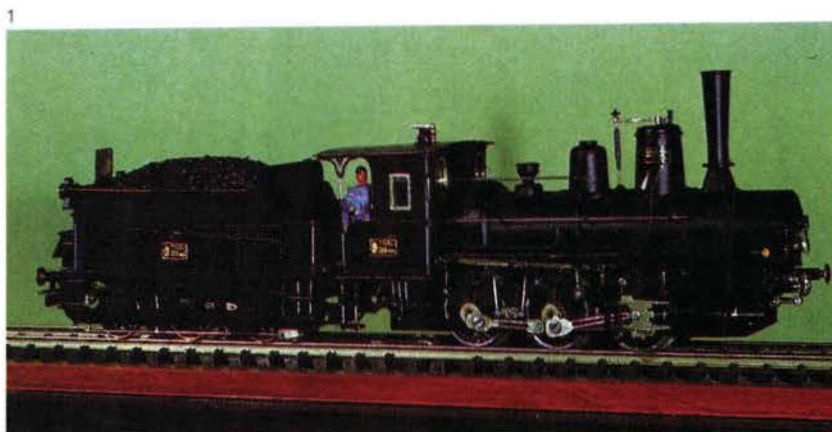
4



In wenigen Wochen beginnt der XXXVI. Internationale Modellbahnwettbewerb in Brno. Anlaß für uns, noch einmal Rückschau zu halten und Sie, liebe Leser, daran zu erinnern, daß Ihre Modelle startklar gemacht werden müssen. Für die Teilnehmer aus der DDR ist der 20. August 1989 Einsendeschluß (s. a. „me" 4/89, S. 36).

XXXV. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1988 in Warschau

1



1 Lok der MÁV 326 (H0) von M. Psora (UVR), Kategorie A 1, 2. Preis, 93,2 Punkte

2



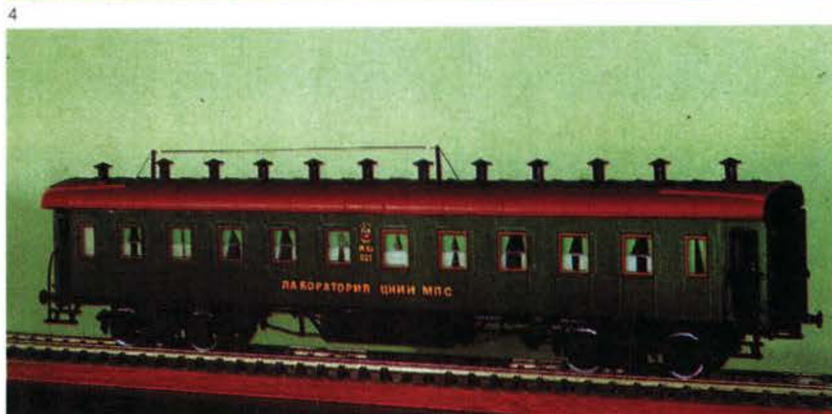
2 Lok der ČSD 265 002 (H0) von V. Papousek (ČSSR), Kategorie A 1, 3. Preis, 89,0 Punkte

3



3 Lok der SŽD VL 19 (TT) von V. A. Siemenichin (UdSSR), Kategorie A 1, 3. Preis, 87,0 Punkte

4



4 Meßwagen der SŽD MKb 021 (H0) von E. L. Szkalrenko (UdSSR), Kategorie B 2, 2. Preis, 90,4 Punkte

Fotos: D. Selecky, Bratislava